



Enjeux de santé au travail et cancers : Les expositions à supprimer dans les métiers portuaires. Une recherche--action sur le Grand Port Maritime de Nantes / Saint--Nazaire

Patrick Chaumette, Véronique Daubas-Letourneux, Augustin Emane, Franck Héas, Christophe Coutanceau

► To cite this version:

Patrick Chaumette, Véronique Daubas-Letourneux, Augustin Emane, Franck Héas, Christophe Coutanceau. Enjeux de santé au travail et cancers : Les expositions à supprimer dans les métiers portuaires. Une recherche--action sur le Grand Port Maritime de Nantes / Saint--Nazaire : Programme Escales. 2014. halshs-01053748

HAL Id: halshs-01053748

<https://shs.hal.science/halshs-01053748>

Submitted on 1 Aug 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE NANTES



PROGRAMME ESCALES

**Enjeux de santé au travail et cancers :
Les expositions à supprimer dans les métiers portuaires.
Une recherche-action sur le Grand Port Maritime de Nantes / Saint-Nazaire**

RAPPORT SCIENTIFIQUE



PROGRAMME ESCALES

A l'initiative de l'Association pour la protection de la santé au travail des métiers portuaires (APPSTMP44), avec la collaboration :

De la Fédération universitaire – Institut mer et littoral de l'université de Nantes avec les laboratoires, Centre de droit maritime et océanique (CDMO) et, Droit et changement social (DCS), du Cabinet d'études et enquêtes sociales Daubas-Letourneux, de la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin (MSH), de l'Observatoire des droits des marins (ODM), du Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine-Saint-Denis (GISCO 93), du Centre d'histoire du travail (CHT), de l'Association pour la prise en charge des maladies éliminables de Port-de-Bouc (APCME) et, d'un groupe d'experts en santé au travail (composé de deux médecins traitants, d'un ancien ingénieur de la CARSAT, d'un médecin inspecteur régional du travail de la Direccte Pays de la Loire, d'un ancien médecin inspecteur régional du travail, en retraite, d'une sociologue spécialiste des expositions professionnelles).



Avec le soutien de la Région des Pays de la Loire, de la DIRECCTE des Pays de la Loire, de la mutuelle AG2R La Mondiale, de la Mutualité Française des Pays de la Loire, et d'Harmonie Mutuelle.



Introduction générale

Ce rapport présente les résultats du programme « ESCALES », « Enjeux de Santé au travail et Cancers : Les Expositions à Supprimer dans les métiers portuaires, une recherche-action sur le port de Nantes / Saint-Nazaire ». Ce projet, porté par le Centre de Droit Maritime et Océanique, membre de la Fédération de recherche CNRS, Institut universitaire mer et littoral (IUML FR CNRS 3473), a été financé à hauteur de 66% par le conseil régional des Pays de la Loire dans le cadre d'un appel à projets « Expertise au profit du territoire 2011 » pour une période de 18 mois. Les autres financeurs du projet sont : la DIRECCTE des Pays de la Loire, l'Union régionale Mutualité française des Pays de la Loire et l'AG2R - La Mondiale.

Face au manque de traçabilité des expositions passées, en dépit d'obligations juridiques pourtant existantes, une enquête fondée sur l'étude de l'activité réelle de travail a été menée auprès de dockers et d'agents portuaires du port de Nantes/Saint-Nazaire, retraités, aujourd'hui atteints de cancers (67 personnes recensées).

Au-delà de l'étude de cas individuels, ce projet visait à développer la connaissance sur les expositions professionnelles à des agents cancérigènes dans les métiers portuaires, puis des éléments de prévention, et de reconnaissance de ces pathologies professionnelles.

Une expertise au profit du territoire, menée par une équipe pluridisciplinaire.

Les caractéristiques de cette recherche de 18 mois :

- Expertise au profit du territoire : Le conseil régional des Pays de la Loire a décidé de faire de la santé publique et de la santé au travail une priorité régionale, même si cela n'entre pas clairement dans les attributions d'un conseil régional. L'expertise au profit du territoire permet de coordonner la recherche avec des initiatives sociales, associatives. A l'origine, un collectif de dockers et d'agents du port de Nantes Saint-Nazaire crée l'APPSTM44, l'Association pour la protection de la santé au travail dans les métiers portuaires, sous l'influence de Jean-Luc Chagnolleau et de Robert Guérin, en 2009. Cette association a recueilli des éléments qui constituent une alerte majeure sur les risques pour la santé des travailleurs portuaires. En 2001, quel était l'état de santé des actifs de 1992 ; les réponses furent nombreuses chez les dockers, mais furent plus limitées chez les portuaires. Le recensement des maladies - dont de nombreux cas de cancers - dont souffre une proportion importante d'anciens dockers et agents du port de Nantes Saint Nazaire soulève des questions sur les produits et matériaux manipulés, sur les dispositifs de sécurité individuels et collectifs. La journée d'échanges, organisée par l'APPSTM44, le 24 mars 2011 au CHU de Nantes, a été un premier temps fort de mobilisation.

- Recherche action et équipe interdisciplinaire : cette recherche nécessitait une équipe pluridisciplinaire de chercheurs et professionnels (sociologues, juristes, médecins de prévention), en lien avec l'association.

Il s'agit de passer du constat établi à une production de connaissances scientifiques, dans une démarche de santé publique, c'est-à-dire dans le double objectif d'améliorer la prise en charge d'atteintes à la santé d'origine professionnelle et d'impulser des actions de prévention.

Il s'agit de reconstituer autant que possible les expositions professionnelles aux agents cancérigènes, ce qui nécessite une approche sociologique méthodique ; ces expositions doivent être croisées avec les données médicales actuelles, en matière de pathologie professionnelle, ce qui a nécessité des échanges avec des spécialistes, le recours à des formes d'expertises.

Plan du rapport

Ce rapport est constitué de trois parties.

La première présente l'enquête menée initialement par l'APPSTMP44, dont les résultats constituent une alerte pour la santé publique et qui se trouve au démarrage du projet.

La deuxième partie est une présentation du contexte juridique et socio-économique du port de Nantes/Saint-Nazaire.

La troisième et principale partie présente l'enquête menée dans le cadre du programme ESCALES : méthodologie et résultats.

1- Une alerte lancée par une association de dockers et travailleurs portuaires du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire page 6

11- Qualifier l'alerte page 6

111 - Méthodologie de l'enquête menée par l'APPSTMP44

112 - Résultats de l'enquête APPSTMP44 menée sur la population dockers

113 - Forces et limites de l'alerte lancée par l'APPSTMP44

12 – Les limites de la connaissance institutionnelle sur les cancers d'origine professionnelle page 12

121- Un besoin de connaissance sur les cancers d'origine professionnelle

122 - Des expositions professionnelles connues

123 - Manque de traçabilité sur les expositions professionnelles au cours du parcours

13- De l'alerte de l'APPSTMP44 au programme ESCALES page 14

131 – Genèse

132 - Le programme ESCALES : connaître, reconnaître et prévenir les expositions professionnelles aux cancérogènes dans les métiers portuaires

2- Contexte - L'activité portuaire du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire et son évolution page 18

21- Contexte juridique page 18

211 - De la reconstitution des expositions professionnelles à la construction de la prévention.

212 – Le droit social français des dockers emporté par le droit commun du travail ?

2121 - La dynamique de transformation du métier de docker

21211 - L'affirmation d'un statut « corporatiste » des dockers

21212 - La remise en cause du compromis de 1947

2122 - Droit du travail et régime social de la manutention portuaire

21221 - Le régime social renouvelé (1992/2008)

213 - De la pénibilité au travail.

214 – La recherche de l'employeur.

22- Contexte socio-économique page 40

221 - Evolution de l'infrastructure portuaire et du trafic.

222- Evolution de l'effectif des dockers du Port de Nantes - Saint-Nazaire, essai de cadrage national et autres ports.

3- L'enquête ESCALES	page 59
31- Deux dispositifs locaux en appui méthodologique de l'enquête	page 59
32- Méthodologie de l'enquête	page 61
33 - Résultats de l'enquête	page 64
331 – Eléments de connaissances scientifiques sur le cancer	
332 - Démarche d'enquête	
3321 - Constitution de la population à enquêter : critères d'inclusion	
3322 – Recueil des informations en entretien et reconstitution des parcours professionnels : méthode et résultats	
3323 - Bilan de la population enquêtée au cours du projet	
3324 - L'identification et la qualification des expositions aux cancérogènes	
3325 - <i>Démarche adoptée pour l'identification et la qualification des expositions</i>	
333 - Résultats de l'enquête, forme et analyse	page 83
3331 - <i>Remarques préliminaires sur la qualification des expositions</i>	
3332 - <i>Les expositions identifiées dans les parcours professionnels centrés sur les terminaux nantais</i>	
Conclusion	page 113
Annexes	page 114

1- Une alerte lancée par une association de dockers et travailleurs portuaires du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire

L'Association pour la protection de la santé au travail dans les métiers portuaires (APPSTMP44), fondée par un collectif de dockers et agents du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire, a mené en 2009 une enquête dont les résultats posent la question des risques professionnels encourus par les dockers et travailleurs portuaires. L'enquête menée par l'APPSTMP44 portait sur la population des dockers encore actifs en 1992 sur le port de Nantes/Saint-Nazaire. Sur les 243 dockers et anciens dockers inclus dans l'enquête (soit 69 % de la population de départ), 85 ont signalé être atteints d'une maladie grave et 43 étaient décédés, soit, en additionnant les personnes malades et celles décédées, plus de un enquêté sur deux.

Les données recueillies par l'APPSTMP44 sur les types d'atteintes à la santé signalés montrent une forte prédominance des pathologies cancéreuses, signalées chez plus du tiers des dockers malades et dans 7 cas sur 10 chez les dockers décédés. Les localisations des tumeurs cancéreuses sont variées, avec une nette prédominance de cancers du poumon et de la prostate. Les autres localisations de tumeurs cancéreuses citées dans l'enquête sont : rein, colon, gorge, larynx, vessie, œsophage, pancréas, foie, rectum, estomac

Après les cancers, les problèmes cardio-vasculaires sont le deuxième type d'atteintes recensées, chez les personnes malades comme chez les personnes décédées.

Au fondement du travail mené dans le cadre du programme ESCALES, les résultats produits par l'APPSTMP44 ont constitué une alerte que nous avons prise au sérieux, en ciblant plus spécifiquement la question des pathologies cancéreuses (voir partie 3 du rapport). Cette première partie vise à qualifier l'alerte produite par le travail de l'APPSTMP44. Nous revenons pour cela sur la méthodologie de l'enquête de l'APPSTMP44 et proposons une analyse critique des données produites. La qualification de l'alerte passera aussi par un regard sur les limites des connaissances institutionnelles existantes sur les cancers d'origine professionnelle. Enfin, nous reprendrons les jalons du projet de recherche écrit et déposé à la Région des Pays de la Loire.

11- Qualifier l'alerte

111 - Méthodologie de l'enquête menée par l'APPSTMP44

La **population visée initialement** par l'enquête de l'APPSTMP44 était l'ensemble des dockers et agents portuaires des services d'exploitation et de maintenance du port de Nantes / Saint-Nazaire qui étaient **encore actifs en 1992**. Ce critère d'inclusion était justifié par le caractère charnière de l'année 1992, date de la réforme du statut des dockers (voir Partie 2).

Deux modes de passation de l'enquêtes ont été choisis : une enquête téléphonique sur Nantes et sur Saint-Nazaire auprès de la population des dockers et une enquête postale auprès des travailleurs portuaires.

L'enquête postale menée auprès de la population des travailleurs portuaires s'est avérée non exploitable, du fait d'un très faible taux de réponse. Sur Nantes, 21 réponses

ont été reçues sur un total de 128 questionnaires envoyés (soit 17%), parmi lesquelles 16 faisaient état d'une maladie, l'APPSTMP44 indiquant n'avoir « pas eu connaissance du nombre de décès ». Sur Saint-Nazaire, les données sont encore plus lacunaires, puisque l'APPSTMP44 a enregistré 4 réponses seulement : 3 faisant état d'une maladie et 1 mentionnant un décès.

L'analyse des raisons qui ont conduit à l'échec de l'enquête auprès du personnel portuaire n'a pu être menée, faute de précision supplémentaire, mais on peut faire deux hypothèses (qui peuvent se cumuler) : d'une part, le mode de prise de contact – un courrier postal, adressé depuis les services administratifs du port – a pu être perçu comme trop institutionnel et distancé par rapport au caractère intime du questionnement (sur la santé) ; d'autre part, la population des travailleurs portuaires visés par l'enquête de l'APPSTMP44 est peut-être moins soudée et moins organisée que celle des dockers, habitués à gérer leur organisation du travail entre pairs.

L'enquête téléphonique menée auprès de la population des dockers a en revanche obtenu un bon taux de réponse, avec près de 7 personnes sur 10 touchées. A Nantes, l'enquête téléphonique a été menée par Jean-Luc Chagnolleau (ancien docker en retraite). A Saint-Nazaire, c'est Robert Guérin qui a réalisé l'enquête (docker en activité). Nous revenons à présent plus en détail sur les enseignements de cette enquête auprès des dockers, sur laquelle se fonde l'alerte lancée par l'APPSTMP44.

112 - Résultats de l'enquête APPSTMP44 menée sur la population dockers

La population de base visée pour l'enquête auprès des dockers était de 353 individus, nombre de dockers recensés par l'APPSTMP44 comme étant encore en activité en 1992. Sur cette population de départ, 243 ont été interrogés dans l'enquête téléphonique conduite par l'APPSTMP44 en 2009, soit un **taux de réponse de 69 %**.

Parmi les enquêtés, le **taux de dockers malades ou décédés est de 53 % (N=128)**. L'enquête a recensé respectivement 85 dockers malades et 43 dockers décédés.

Sur l'ensemble des maladies signalées dans l'enquête de l'APPSTMP44, **les pathologies cancéreuses représentent, pour le groupe des dockers décédés, près de 7 cas sur 10 (67%), et pour le groupe des dockers malades, près de 4 cas sur 10 (38%).**

Pour la sous-population des dockers décédés, c'est à Nantes que la part des cancers recensés est la plus forte, avec 81,5% des cas. Ce taux est égal à 44% pour l'enquête menée sur Saint-Nazaire et Montoir (effectif très bas, n=16).

Pour la sous-population des dockers malades, on n'observe pas de différence significative entre les dockers de Nantes et ceux de Saint-Nazaire / Montoir-de-Bretagne au plan de la part des cancers sur l'ensemble des maladies signalées (respectivement 39% à Nantes et 35% à Saint-Nazaire).

L'observation des résultats de l'enquête de l'APPSTMP44 montre une grande diversité de localisation des pathologies cancéreuses (tableau ci-dessous) :

Types de cancers recensés dans l'enquête APPSTMP44 à Nantes et à Saint-Nazaire			
Localisation	Nantes	Saint-Nazaire	Total
POUMON	2 malades 11 décès	4 malades 5 décès	6 malades 16 décès
PROSTATE	14 malades 2 décès	3 malades	17 malades 2 décès
REIN	1 malade 2 décès	1 malade	2 malades 2 décès
LARYNX	1 malade 2 décès		1 malade 2 décès
COLON	2 décès		2 décès
GORGE		1 malade 2 décès	1 malade 2 décès
VESSIE	1 décès	1 malade	1 malade 1 décès
PANCREAS	1 décès		1 décès
FOIE	1 décès		1 décès
RECTUM	1 malade		1 malade
ŒSOPHAGE	1 malade		1 malade
ESTOMAC		1 malade	1 malade
Cancer non précisé		1 malade	1 malade
TOTAL	20 malades 22 décès	12 malades 7 décès	32 malades 29 décès

Après les pathologies cancéreuses, **les pathologies cardiaques se situent en deuxième position parmi l'ensemble des problèmes de santé signalés dans l'enquête de l'APPSTMP44**. La part de ces pathologie est particulièrement important pour la sous-population de Saint-Nazaire / Montoir, comme le montre le tableau ci-dessous :

Autres problèmes de santé signalés dans l'enquête de l'APPSTMP44 à Nantes et à Saint-Nazaire			
Localisation	Nantes	Saint-Nazaire	Total
PROBLEME CARDIAQUE	13 malades 5 décès	12 malades 8 décès	25 malades 13 décès
PLAQUES PLEURALES	11 malades	6 malades	17 malades
PROSTATE	6 malades		6 malades
AVC		2 malades 1 décès	2 malades 1 décès
COLON / INTESTIN	1 malade	2 malades	3 malades
TOTAL	31 malades 5 décès	22 malades 9 décès	53 malades 14 décès

113 - Forces et limites de l'alerte lancée par l'APPSTMP44

Les données produites par l'APPSTMP44 sont le point de départ du projet ESCALES. L'analyse critique de l'enquête menée par l'association met à jour un certain nombre de limites, mais aussi des atouts.

Une première limite de l'enquête de l'APPSTMP44 se trouve liée à son mode de passation : une enquête téléphonique, fondée sur du **déclaratif**. Les éléments recueillis sur les maladies constituent une information fragile, reposant uniquement sur la réponse donnée par téléphone de la part du docker malade ou de la famille du docker décédé. Aucun document médical ne permet de valider ou de préciser les réponses apportées. Toutefois, si limite il y a, on peut faire l'hypothèse que ceci va davantage dans le sens d'une sous-déclaration (taire le problème de santé par pudeur, comme cela a été signalé par la suite par plusieurs dockers rencontrés, notamment à propos de « problèmes de prostate ») que d'une sur-déclaration.

Cette limite liée aux informations d'ordre médical se trouvera, lors de notre enquête ESCALES, difficile à lever, tant l'accès au dossier médical s'est avéré difficile, y compris lorsque les personnes malades en font la demande auprès de leur médecin traitant, courrier expliquant notre démarche et information à l'ordre des médecins à l'appui (cf. partie 3).

Par ailleurs, les données de l'APPSTMP44 sont, sur certains points, **lacunaires**, voire **manquantes**. Ainsi, l'âge du docker enquêté (date de naissance) n'est pas renseigné tout le temps, ce qui a rendu impossible tout calcul d'âge moyen, chez les personnes malades comme chez les personnes décédées. Lorsque l'âge est renseigné, on observe toutefois que la maladie ou la mort survient souvent avant 60 ans. Autre information lacunaire : la période d'activité de docker, renseignée chez certains enquêtés, mais pas chez tous.

Enfin, faute de données, nous n'avons pu établir deux types de comparaison pourtant utiles pour étudier de possibles biais de sélection dans la collecte de données. D'une part, parmi les enquêtés, nous n'avons pu comparer la population malade ou décédée et la population n'ayant signalé aucun problème de santé au moment de l'enquête. D'autre part, nous n'avons pas pu comparer les caractéristiques de la population enquêtée et celles de la population non enquêtée ou ayant refusé l'enquête. Toutefois, l'enquête de l'APPSTMP44 portant sur un groupe professionnel assez homogène (des hommes, tous dockers, au sein d'un même port, encore en âge d'être actif en 1992), nous pouvons faire l'hypothèse qu'il n'y a pas de différence majeure en terme de caractéristiques socioprofessionnelles entre les groupes. La polyvalence des dockers sur différents quais vient également atténuer l'hypothèse d'un biais de sélection relatif au lieu de travail. Cependant, l'absence d'information ne nous permet pas de confirmer ou d'infirmer ces hypothèses.

Concernant les dockers n'ayant pas répondu à l'enquête (car non contactés ou ayant refusé de répondre), nous avons pu en parler avec Jean-Luc Chagnolleau, ancien docker, qui nous avait indiqué que, pour sa part, l'enquête n'avait pu être menée à son terme en raison de la fatigue liée à sa maladie.

A l'inverse, l'enquête de l'APPSTMP44 présente des forces. La première repose sur la bonne connaissance de la population étudiée et la **relation de confiance** instaurée d'emblée entre « enquêteurs » et « enquêtés », les uns et les autres étant des pairs, des dockers, se connaissant bien et se côtoyant régulièrement sur les quais : Jean-Luc Chagnolleau, docker à Nantes, enquêtait sur les dockers nantais ; Robert Guérin, docker à Saint-Nazaire, a mené l'enquête auprès des nazairiens. Le **fort taux de réponse** obtenu par l'APPSTMP44 à cette enquête téléphonique (74% à Nantes et 62,5% à Saint-Nazaire) est une illustration de ce rapport de confiance. Ceci a aussi permis à l'APPSTMP44 de réaliser l'enquête dans un

délai assez court, alors que l'on peut imaginer que pour une équipe de sociologues extérieure, il aurait fallu plusieurs mois de travail de terrain avant de se lancer dans une telle enquête.

En outre, ceci vient atténuer la limite soulevée sur le caractère déclaratif des réponses sur les pathologies et les maladies vécues. En effet, si répondre n'importe quoi à un enquêteur inconnu est une situation que l'on peut supposer dans une enquête par téléphone, il est peu probable qu'un docker aille raconter des choses fausses à l'un de ses collègues, qu'il croise au quotidien. Mais cela n'empêche pas de supposer que certaines maladies aient pu être masquées, par pudeur.

Malgré ses limites d'ordre méthodologique, l'enquête de l'APPSTMP44 constitue un élément de connaissance unique sur un groupe professionnel particulier. Sa richesse vient non seulement de la bonne couverture de l'enquête par rapport à la population de départ, mais aussi du fait qu'il s'agit d'une **production d'un savoir sur les dockers, par les dockers eux-mêmes**, rejoignant là ce qu'Ivar Oddone nomme « un groupe ouvrier homogène producteur de connaissance », l'adjectif « homogène » étant utilisé au sens d'un « groupe d'hommes exposés aux mêmes risques et aux mêmes nuisances »¹. L'enquête ESCALES, fondée sur l'expertise des dockers eux-mêmes sur leur activité de travail, s'inscrit dans la continuité d'une telle démarche (voir partie 3).

Enfin, si l'enquête de l'APPSTMP44 présente certaines limites, il faut rappeler que, à ce niveau fin de connaissance comme à un niveau plus macro social, les données institutionnelles existantes sont, elles aussi, pour partie limitées.

12 – Les limites de la connaissance institutionnelle sur les cancers d'origine professionnelle

Prenant comme point de départ les résultats produits par l'enquête de l'APPSTMP44, le projet ESCALES se fonde sur un double constat : d'une part, le **manque de traçabilité des expositions professionnelles passées**, conduisant à la nécessité de mettre en place des dispositifs spécifiques de reconstitution des parcours ; d'autre part, les **limites inhérentes au système institutionnel de reconnaissance** des cancers d'origine professionnelle.

121- Un besoin de connaissance sur les cancers d'origine professionnelle

Parmi les atteintes à la santé liées au travail, depuis la montée de l'épidémie des maladies liées à l'amiante, le cancer apparaît comme un enjeu majeur de santé au travail, en raison de sa gravité et de la croissance observée des indicateurs de morbidité et de mortalité, en particulier chez les actifs. C'est aussi une maladie emblématique des difficultés d'appréciation des liens entre travail et santé en raison du délai de latence entre exposition et survenue de la maladie, mais surtout du fait de la complexité des pathologies cancéreuses elles-mêmes. À cela s'ajoute l'opacité produite par un dispositif de reconnaissance en maladie professionnelle qui ne prend en charge qu'une toute petite partie des cancers d'origine professionnelle.

Au plan des données statistiques de l'Assurance maladie, les connaissances sur les cancers

1 ODDONNE I. : "Redécouvrir l'expérience ouvrière". Editions sociales, 1981.

d'origine professionnelle présentent des limites. En France, globalement, on estime que le nombre de nouveaux cas de cancers est passé de 170 000 en 1980 à 340 000 aujourd'hui. Selon l'Institut de veille sanitaire (InVS), 4 % à 8,5 % des cas de cancers survenant chaque année dans la population masculine seraient liés à des expositions professionnelles en France (pourcentages variant selon le mode de calcul retenu²). Le dernier plan Cancer de 2014 envisage entre 14 000 et 30 000 nouveaux cas de cancers par an d'origine professionnelle.

On observe dans le tableau ci-dessous que ces estimations varient nettement, de deux manières : selon la localisation de la tumeur cancéreuse d'une part, certaines étant clairement associée aux expositions professionnelles, comme le mésothéliome, ou « cancer de l'amiante », d'autres l'étant de façon moins dominante ; et d'autre part pour une localisation donnée, l'estimation varie selon le mode de calcul choisi pour évaluer la « part attribuable » aux expositions professionnelles. Ces estimations, avec leurs limites, doivent donc être appréhendées avec précaution, et pour ce qu'elles sont, à savoir des outils utiles pour estimer un nombre théorique de cancers d'origine professionnelle pour lesquels aucun outil statistique de comptage n'existe. Ceci permet ensuite d'avoir un ordre de grandeur de l'écart entre ce nombre théorique et le nombre réel de cancers reconnus et indemnisés au titre des maladies professionnelles.

Tableau. Estimation du nombre de cas de cancers dus à des facteurs professionnels par organe*		
Cancer	Principaux facteurs de risque professionnels identifiés	% estimé
Poumon	Amiante, rayonnements ionisants, radon, silice, métaux, HAP..	10 à 20
Mésothéliome	Amiante	85
Vessie	Amines aromatiques et goudrons de houille	2 à 14
Cancers naso-sinusiens	Bois, nickel et chrome	7 à 40
Leucémies	Benzène et rayonnements ionisants	5 à 18

* D'après Afsset. Réf. 12

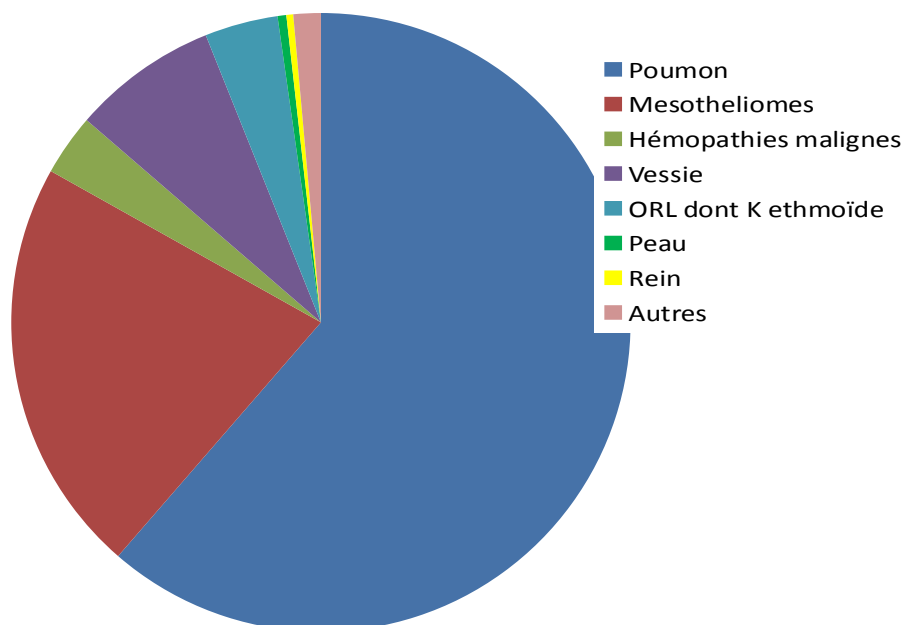
Source : InVS (2003)³

D'après ces estimations, on note un **net écart entre le nombre estimé de cancers attribuables à des expositions professionnelles et le nombre de cancers reconnus en maladie professionnelle**. En 2005, la Sécurité sociale (Régime Général) a ainsi reconnu à peine plus de 2 000 cancers au titre des maladies professionnelles (en 1^{er} règlement cette année-là, hommes et femmes confondus), alors que l'InVS estime entre 11 000 et 23 000 le volume annuel de cancers d'origine professionnelle.

Le graphique ci-dessous montre la très forte domination des cancers du poumon parmi les cancers reconnus en maladie professionnel (RG), reflétant la structuration des tableaux de maladie professionnelle du Code de la Sécurité sociale.

2 IMBERNON E., *Estimation du nombre de cas de certains cancers attribuables à des facteurs professionnels en France*, Institut de Veille Sanitaire, 2013, http://www.invs.sante.fr/publications/2003/cancers_pro/rapport_cancer_pro.pdf

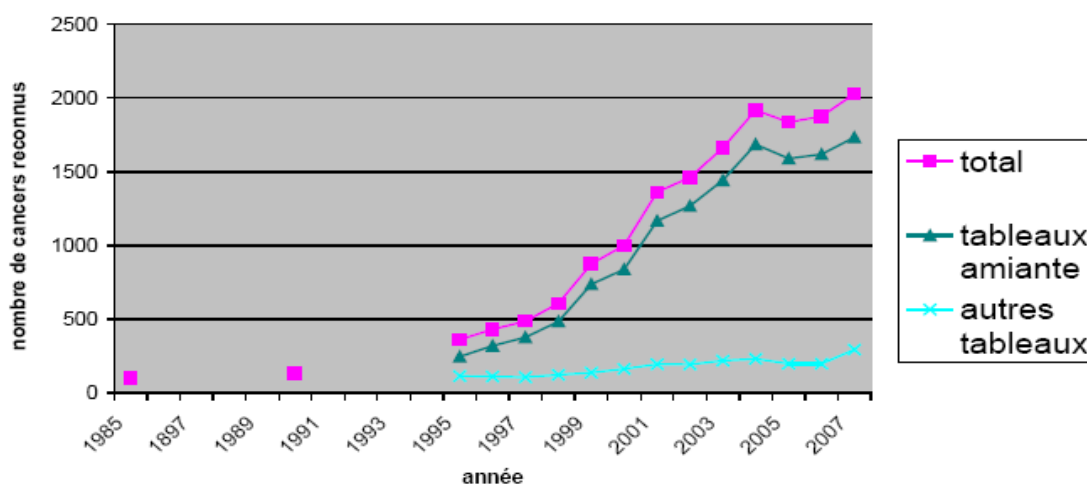
3 IMBERNON E., (2003), *Estimation du nombre de cas de certains cancers attribuables à des facteurs professionnels en France*, Institut de veille sanitaire.



Source : CNAMTS – Rapport de gestion 2012

Corrélativement, si le nombre de cancers professionnels reconnus par la Sécurité sociale a sensiblement augmenté depuis les années 1990, le phénomène ne concerne que les cancers liés à l'amiante, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

Graphique : Evolution du nombre de cancers professionnels reconnus par le régime général de la sécurité sociale.



Source : statistiques trimestrielles des accidents du travail. CNAMTS.

Pour le groupe professionnel des dockers, nos requêtes pour obtenir une extraction des données institutionnelles n'ont rien donné à ce niveau de connaissance, ni au plan des données sinistralité de la CNAMTS, ni au plan des données du réseau national de vigilance des pathologies professionnelles (RNV3P).

Sur la survenue de cancers, un autre indicateur peut être mobilisé : le taux annuel de **mortalité précoce (45 à 54 ans) par cancer** est quatre fois plus élevé chez les ouvriers que chez les cadres et professions intellectuelles, ce qui fait que la France détient le record européen d'inégalité de mortalité masculine par cancer avant 65 ans⁴.

122 - Des expositions professionnelles connues

À l'inverse des faiblesses des données médico-légales de l'Assurance-maladie sur les maladies professionnelles, les données de la statistique publique sur les expositions professionnelles à des agents cancérogènes ne souffrent d'aucune ambiguïté. Selon la dernière enquête SUMER⁵ de 2010, 2 200 000 salariés, soit 10 % du total, sont exposés à un ou plusieurs produits cancérogènes (au cours de la dernière semaine précédant l'enquête). L'enquête SUMER de 2010 montre en outre que 38 % des situations d'exposition sont de durée et/ou d'intensité importante. Une protection collective localisée existe dans seulement 21 % des situations d'exposition.

Pour le groupe professionnel des dockers et travailleurs portuaires, l'inventaire en cours des données institutionnelles disponibles à ce niveau de détail s'avère difficile. Les recherches bibliographiques sur les risques professionnels liés à ces professions sont également peu fructueuses, aux plans, national comme international. En France, une étude réalisée par la médecine du travail sur le GPM de Marseille-Fos à la demande du CHSCT⁶ fait état de l'augmentation des maladies professionnelles et d'une espérance de vie « jusqu'à dix ans inférieure à la moyenne nationale », selon le Dr Guy Garnier, médecin du travail⁷. Par ailleurs, le dispositif local de production de connaissance mis en place sur le bassin d'emploi de Fos-sur-Mer par des médecins généralistes de l'Association pour la prise en charge des maladies éliminables (APCME) a pour sa part montré la multiplicité des expositions professionnelles subies par des dockers du GPM de Marseille-Fos souffrant aujourd'hui de cancer, liée à la polyvalence de leur métier : amiante, ciment, charbon, nickel, phosphates, ferrochrome, bauxite, coke, chrome, zirconium, manganèse, blende, soufre, alumine, pyrite, clinker, argile, brai, soja, tourteaux, engrais, céréales, blé, copra, arachide, colza, fongicides, vapeur de solvants, de produits pétroliers et, gaz d'échappement.

123 - Manque de traçabilité sur les expositions professionnelles au cours du parcours

Les expositions professionnelles aux autres cancérogènes demeurent ainsi touchées par une « triple invisibilité » comme l'exprime A. Thébaud-Mony⁸ : une *invisibilité physique*, car ces nuisances produisent des effets différés dans le temps, parfois des décennies après l'exposition ; une *invisibilité toxique*, du fait du manque de littérature scientifique sur une part très importante des substances chimiques introduites dans le procédé de travail, et plus

4 CHERIÉ-CHALINE *et al.* (2003), "La mortalité prématurée par cancer ; une spécificité française ?", *Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire* 30-31 : 146-149.

5 L'enquête Surveillance médicale des risques (SUMER), copilotée par la DARES (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques) et la DGT (Inspection médicale du travail), décrit les contraintes organisationnelles, les expositions professionnelles de type physique, biologique et chimique auxquelles sont soumis les salariés. Sumer 2010 est représentative de près de 22 millions de salariés, soit 92 % des salariés

6 Comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail

7 Social-Eco – L'Humanité du 21 Janvier 2011 Pénibilité, « Dix ans de moins d'espérance de vie pour les dockers ». Docteur Guy Garnier, médecin du travail depuis 1983 au port de Marseille-Fos. Entretien réalisé par Philippe Jérôme. http://humanite.fr/20_01_2011-%C2%AB-dix-ans-de-moins-d%E2%80%9999esp%C3%A9rance-de-vie-pour-les-dockers-%C2%BB-462958

8 THEBAUD-MONY A., « Construire la visibilité des cancers professionnels. Une enquête permanente en Seine-Saint-Denis », *Revue Française des Affaires Sociales*, n°2-2008.

encore sur les effets de synergie entre substances cumulées ; une *invisibilité sociale* enfin, du fait du très faible nombre de cancers d'origine professionnelle reconnus au titre de maladies professionnelles, nous l'avons vu, mais aussi en raison de la non-application des obligations légales faite aux employeurs dont les salariés sont exposés à des agents cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction, notamment la délivrance d'un certificat d'exposition⁹.

Une réglementation importante, mais peu appliquée

« L'invisibilité sociale est celle qui résulte de la non-application de règles en vigueur concernant l'obligation faite aux employeurs de déclarer les produits et procédés conduisant à maladie professionnelle (Code de la Sécurité sociale, article L. 461-4) ou d'établir une attestation d'exposition dans tous les cas où un salarié a été exposé à des produits cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (décret CMR n° 2001-97 du 1^{er} février 2001). Elle résulte aussi du caractère restrictif de la réparation des cancers professionnels en France.¹⁰ »

Depuis « l'affaire de l'amiante », les pouvoirs publics et le réseau de prévention des risques professionnels de l'assurance maladie ont engagé des actions concrètes pour réduire les cancers professionnels : le renforcement de la réglementation sur les facteurs de risque et la mobilisation des acteurs de la prévention.

Le décret CMR, pour la prévention des expositions aux Cancérogènes, Mutagènes et Reprotoxiques, stipule la conservation d'un dossier médical détaillé mentionnant l'exposition aux cancérogènes et les examens médicaux pratiqués. Ce dossier est censé être archivé pour 50 ans par le service de santé au travail ou, en cas de disparition de l'entreprise, par l'inspecteur médical régional du travail.

Les documents ainsi établis (dossier médical et attestation d'exposition) auraient dû et devraient pouvoir constituer les bases d'une mémoire évolutive des expositions professionnelles aux cancérogènes. Pourtant, lorsqu'il s'agit de tenter de prendre appui sur cette mémoire dans le cadre d'enquêtes sur les cancers professionnels, soit à titre individuel (déclaration de maladie professionnelle) soit dans une perspective scientifique ou de prévention, cette mémoire fait défaut. En l'absence de cette mémoire des expositions constituée au fil du temps et archivée dans l'entreprise et les services de prévention, différents types d'approche sont aujourd'hui nécessaires pour rendre compte de l'exposition à des substances, procédés, situations cancérogènes, dans l'activité réelle de travail.

La réglementation dite « CMR », mise en œuvre par le **décret du 1^{er} février 2001**, pourrait constituer un arsenal juridique complet et efficace. Mais les principaux constats relatifs à l'application de cette réglementation témoignent d'une évaluation des risques insuffisamment réalisée et de mesures techniques, organisationnelles et de suivi des expositions insuffisantes.

Face aux dysfonctionnements des dispositifs de traçabilité conduisant à la disparition des traces sur les expositions, la démarche engagée consiste à partir de la maladie comme événement-sentinelle, pour reconstituer le parcours professionnel des personnes malades et mettre à jour, le cas échéant, des expositions professionnelles passées et récentes.

9 La réglementation dite « CMR » (cancérogène, mutagène, toxique pour la reproduction) pourrait constituer un arsenal juridique complet et efficace : notamment l'article L. 461-4 du *Code de la Sécurité sociale*, mentionnant l'obligation faite aux employeurs de déclarer les produits et procédés conduisant à maladie professionnelle ; et le décret CMR n° 2001-97 du 1^{er} février 2001, instituant l'obligation, pour le médecin du travail, d'établir une attestation d'exposition dans tous les cas où un salarié a été exposé à des produits cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction. Mais les principaux constats relatifs à l'application de cette réglementation témoignent d'une évaluation des risques insuffisamment réalisée et de mesures techniques, organisationnelles et de suivi des expositions insuffisantes.

10 THEBAUD-MONY A., « Construire la visibilité des cancers professionnels. Une enquête permanente en Seine-Saint-Denis », *Revue Française des Affaires Sociales*, n°2-2008, p. 242

13- De l'alerte de l'APPSTMP44 au programme ESCALES

Si les données recueillies par l'association sont fondées sur du déclaratif, elles n'en constituent pas moins une alerte que les pouvoirs publics ont pu entendre lors d'une journée d'échanges organisée en mars 2011 par l'APPSTMP44 au CHU de Nantes¹¹. « Aujourd'hui, on veut juste savoir si ces maladies sont bien liées à notre travail, comme on le redoute », indiquait, en clôture de cette journée, Jean-Luc Chagnolleau, 53 ans, ancien docker à Nantes, président et co-fondateur de l'APPSTMP44, lui-même atteint de plusieurs cancers. Le projet ESCALES, co-construit dans la continuité de cette journée, vise à passer du constat établi par l'APPSTMP44 à une production de connaissance sur les expositions professionnelles dans les métiers portuaires dans une démarche de santé publique, c'est-à-dire dans le double objectif d'améliorer la prise en charge des atteintes à la santé d'origine professionnelle et d'impulser des actions de prévention¹².

131 - Genèse

Entre 2009, année de création de l'APPSTMP44 et de la réalisation de l'enquête téléphonique auprès de la population des dockers, et 2012, année de démarrage du programme ESCALES, il s'est passé trois années, durant lesquelles la genèse du programme ESCALES s'inscrit.

Dès 2010, l'APPSTMP44 a pris contact avec un certain nombre de chercheurs, en vue de leur présenter les résultats de l'enquête. Parmi ceux-ci, Annie Thébaud-Mony et Véronique Daubas-Letourneux, sociologues et chercheuses en santé publique, ont rencontré l'APPSTMP44 en juillet 2010. Très vite, l'idée de construire un projet de recherche avec l'APPSTMP44, suivant une méthodologie proche de celle mise en place en Seine-Saint-Denis, au GISCOP93, a été retenue. Charge était alors confiée au cabinet Daubas-Letourneux de réfléchir à la faisabilité d'un tel projet, sur la base d'une note d'intention écrite dès l'automne 2010.

A l'été 2011, un appel à projets lancé par le Conseil régional des Pays de la Loire a permis de passer de la note d'intentions à l'écriture du projet de recherche « ESCALES », via la constitution d'un collectif de chercheurs contactés par Véronique Daubas-Letourneux. Patrick Chaumette, professeur de droit à L'université de Nantes, acceptera d'emblée de prendre la responsabilité scientifique du projet.

Déposé auprès de la Région Pays de la Loire en septembre 2011, le projet ESCALES a fait partie des projets retenus par la région des Pays de la Loire (printemps 2012). Ce projet a en outre reçu l'agrément du conseil scientifique de la Maison des sciences de l'Homme Ange-Guépin, qui lui a attribué un avis « très favorable ».

Dès le printemps 2012, le travail a démarré, notamment avec la réalisation d'entretiens exploratoires auprès de dockers présentés comme des « personnes ressources », permettant une connaissance et une appropriation du contexte. Ces témoignages, riches, sont venus compléter les entretiens également très instructifs sur le contexte local mené par le Centre d'histoire du travail dans le cadre d'un projet de recherche passé (programme GeCOPe).

L'arrivée d'un ingénieur de recherche à plein temps, Christophe Coutanceau, à compter de novembre 2012 a ensuite permis de démarrer l'enquête ESCALES.

11 Journée organisée avec le soutien de la Région Pays de la Loire, Nantes Métropole, la mairie de Saint-Nazaire, la Ligue contre le cancer, le CHU de Nantes, Harmonie Atlantique, Prémalliance, Viva et les Mutuelles de France.

12 Jean-Luc Chagnolleau, décédé en septembre 2011, a pu suivre l'élaboration du projet jusqu'à son dépôt à la Région des Pays de la Loire.

132 - Le programme ESCALES : connaître, reconnaître et prévenir les expositions professionnelles aux cancérogènes dans les métiers portuaires

La question de la connaissance des cancers d'origine professionnelle ne peut se poser en dehors d'une prise en compte d'une dimension temporelle longue, celle du parcours singulier de la personne malade, et en même temps, celle collective, des transformations de l'organisation du travail et de la montée des risques cancérogènes dans l'environnement humain, avec la forte augmentation des substances toxiques introduites dans les procédés de travail et l'environnement¹³.

Le dispositif d'enquête mis en place dans le cadre du projet ESCALES s'appuie, d'une part, sur l'étude détaillée du parcours professionnel de dockers aujourd'hui atteints de cancers, et d'autre part, sur la connaissance du travail portuaire à Nantes et Saint-Nazaire (conditions de travail, organisation du travail, conditions d'emploi, type de marchandises déchargées/chargées, dispositifs individuels et collectifs de sécurité, contexte juridique et réglementaire) et de ses évolutions historiques.

Pour la mise en place de la méthodologie de reconstitution des parcours professionnels et d'identification des expositions, le programme ESCALES a bénéficié de l'expérience et de l'appui méthodologique d'un dispositif local de production de connaissance en santé au travail, reconnu aux plans national et international et partenaire associé au projet ESCALES : le groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine-Saint-Denis (GIS COP93¹⁴).

La partie 3 de ce rapport présente en détail la méthodologie suivie. Nous en résumons ci-dessous les principaux axes.

Reconstituer les parcours professionnels et décrire l'activité réelle de travail

L'enquête sociologique a visé à recueillir les parcours professionnels sur la vie entière, de dockers atteints de cancer (enquête 2009 APPSTMP44), au cours d'un entretien en face à face avec, pour objectif, la description fine des conditions de travail et de l'activité de travail. Les données recueillies dans ces entretiens permettent de décrire au plus près l'activité de travail, les conditions de travail, à quai, sur les navires, dans les cales, quelles marchandises sont chargées/déchargées, selon quel conditionnement (vrac, sacs, containers, réfrigération et fumigation de la marchandise ou pas). Dans la description de l'activité, la posture et l'environnement direct de travail (odeurs, poussières), la polyvalence ou pas, le statut, l'employeur direct ou indirect, sont des données recherchées, ainsi que l'emploi ou non de protections individuelles et l'existence ou non de protections collectives. Ces données recueillies sont complétées et croisées avec des sources documentaires et historiques permettant d'approfondir la connaissance du contexte.

13 Les travaux menés dans le cadre du projet de réglementation européenne sur les substances chimiques s'appuient sur un « livre blanc de la chimie » indiquant qu'environ 150 000 molécules chimiques sont en circulation sur le marché européen dont seulement quelques milliers ont fait l'objet de tests de toxicité. [Voir le dossier établi par le l'ex-Bureau Technique Syndical européen aujourd'hui département « Conditions de travail, Santé et Sécurité » de l'ETUI, European Trade Union Institute http://hesa.etui-rehs.org/fr/dossiers/dossier.asp?dos_pk=1]. A ceci, il convient d'ajouter l'ensemble des sites contaminés par l'amiante ainsi que, les expositions diverses aux poussières métalliques notamment et, aux rayonnements ionisants.

14 GIS COP93, Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine-Saint-Denis (<http://www.univ-paris13.fr/giscop/>) soutenu par la direction des relations du travail du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, l'université Paris13, le Centre d'études de l'emploi, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, le comité départemental de la Ligue contre le cancer, l'AMET, la Metranep, le Cancéropôle Ile-de-France, l'unité mixte INSERM U558-université Paul Sabatier de Toulouse, le LSTE EA 3672 Santé, travail, environnement - ISPED - université Victor Segalen Bordeaux2.

Identifier les expositions professionnelles et œuvrer pour la reconnaissance en maladie professionnelle

Un groupe d'expertise, formé d'acteurs ayant une bonne connaissance de la problématique des cancers professionnels et des conditions de travail portuaires, a été constitué dans le cadre du projet. Ces acteurs sont également engagés à titre institutionnel mais aussi personnel dans une démarche de partage et de mutualisation des connaissances (médecins du travail, médecins généralistes, sociologues, ingénieurs de prévention, responsables CHSCT¹⁵, anciens dockers et travailleurs portuaires).

Pour les parcours de dockers et agents portuaires aujourd'hui atteints de cancers, il s'agissait de qualifier les expositions professionnelles à partir du compte rendu d'entretien listant chronologiquement les emplois et les conditions de travail recueillies. À partir des parcours reconstitués, ces experts ont identifié les cancérogènes présents sur le lieu de travail en fonction des données à leur disposition, notamment la cargaison et sa forme, le type de conditionnement, l'emploi des outils de travail et des protections, etc. En fonction de leurs connaissances, ils ont qualifié les expositions (substances et formes) et les ont cotées (probabilité, intensité, fréquence, pics, durée). Ils ont effectué ces opérations en aveugle de la pathologie. À l'issue de cette séance d'expertise, les informations relatives à chaque travailleur portuaire sont saisies et codées dans un document utilisable à la fois par lui-même et par le consortium formé pour la recherche.

L'identification des agents cancérogènes présents se fonde sur la connaissance des marchandises traitées dans la zone portuaire ainsi que des procédés de travail, en référence aux listes internationales des cancérogènes reconnues (classés cancérogènes avérés, probables ou possibles par le CIRC ou l'Union Européenne).

Les nuisances peuvent être caractérisées par trois paramètres (non exclusifs les uns des autres) : les marchandises (par ex. le charbon, les amonitrates, le traitement des billes de bois), les outils et procédés de travail (les engins élévateurs en état de marche produisent des gaz d'échappement, les agents de maintenance des grues sont exposés aux nuisances de la salle des câbles des grues), et les lieux (la cale confinée, les entreponts de faible hauteur des ferries, les hangars...).

La connaissance produite sur les expositions est ainsi une connaissance, qui dépend à la fois de la description la plus précise possible des situations de travail de la part des dockers et, de l'expertise qui en est faite collectivement par des acteurs ayant, par leur expérience, une bonne connaissance des conditions de travail dans les métiers portuaires et de la problématique des cancers professionnels. C'est un autre atout de cette recherche pragmatique que d'appuyer la documentation des expositions non pas sur des outils théoriques comme les matrices emploi-exposition (relativement incohérentes sur le travail portuaire) ou des études épidémiologiques qui, sur le domaine, sont inexistantes, mais sur l'expérience locale inscrite dans la durée et adaptée à la recherche effectuée, notamment les professionnels des institutions de prévention et les salariés eux-mêmes.

Prévenir les expositions professionnelles dans le travail portuaire

Au-delà de la production de connaissance sur les expositions professionnelles dans les métiers portuaires, le dispositif de recherche-action ESCALES a visé à mobiliser les forces institutionnelles existantes et des acteurs volontaires pour mettre en place des actions en faveur de la prévention : en s'emparant et mobilisant les connaissances produites et en mettant en œuvre les outils légaux existants.

Les partenaires du projet (médecins inspecteurs régionaux du travail et de la main d'œuvre et inspecteurs du travail à la DIRECCTE des Pays de la Loire, acteurs de la mutualité) ont à ce titre été invités à jouer un rôle actif sur ce volet « prévention » du projet. La CARSAT, l'Agence régionale de santé (ARS), la direction du port et le groupement des manutentionnaires ont été informées du projet ESCALES et de ses résultats, au cours de réunions collectives ou de rencontres sollicitées par le collectif chercheurs-association.

Dans le temps imparti, il s'est agit d'initier la construction d'un réseau dans lequel pourrait s'organiser le partage¹⁶ des connaissances sur les lieux (quai, navire), marchandises, procédés qui provoquent des maladies pour agir en prévention. Cet objectif de mettre en place une réflexion et des actions pour la prévention par la collaboration de tous les acteurs impliqués visant à la suppression des expositions est un objectif à long terme, qui doit tenir compte de l'existant par un état des lieux des actions menées et en cours.

16 Cf. le compte-rendu de la rencontre du Comité d'assainissement du 8 octobre 2008 autour du système d'information concret, <http://www.apcme.net/theme/Instruments/telechargement/CR-CTCA/CR08-10-2008.doc>

2- Contexte - L'activité portuaire du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire et son évolution¹⁷

21- Contexte juridique

Au-delà de l'étude de cas individuels, ce programme de recherche visait à développer la connaissance sur les expositions professionnelles à des agents cancérogènes dans les métiers portuaires, puis des éléments de prévention, et de reconnaissance de ces pathologies professionnelles. Le dispositif d'enquête s'appuie, d'une part, sur l'étude détaillée du parcours professionnel de dockers et d'agents portuaires aujourd'hui atteints de cancers, et d'autre part sur la connaissance du travail portuaire à Nantes et Saint-Nazaire (conditions de travail, organisation du travail, conditions d'emploi, type de marchandises déchargées/chargées, dispositifs individuels et collectifs de sécurité, contexte juridique et réglementaire ...) et de ses évolutions historiques.

Le 18 avril 2013, une journée de formation et d'information a réuni le réseau de cette recherche autour de « La reconnaissance des maladies professionnelles ». Augustin Emame a présenté le dispositif institutionnel de reconnaissance des maladies professionnelles à travers les tableaux du code de la sécurité sociale ou la procédure de la Commission Régionale de Reconnaissance des Maladies Professionnelles, C2RMP). Véronique Daubas-Letourneux a analysé les données concernant les cancers d'origine professionnelle : quel état des lieux des connaissances et quelles limites des expositions connues (SUMER), des estimations (InVS). Au total, très peu de cancers sont reconnus en maladies professionnelles (en dehors de l'amiante). Anne Marchand et Cécile Durand du GISCOP ont présenté le dispositif de connaissance des cancers professionnels en Seine-Saint-Denis. Christophe Coutanceau a fait le point sur le programme ESCALES. Des échanges avec la salle ont montré l'importance pratique des sujets abordés. Il n'est pas aisé, pour des motifs très variés, qu'il faut expliquer, d'appliquer le droit commun de la reconnaissance des maladies professionnelles au secteur du travail portuaire.

211 - De la reconstitution des expositions professionnelles à la construction de la prévention.

Les connaissances manquent en ce qui concerne les expositions des métiers portuaires aux expositions cancérogènes pour divers motifs. D'une part, le métier de dockers est spécifique, s'est construit socialement, juridiquement et syndicalement dans un cadre et un contexte particulier. Le port est un lieu de vie et de travail, d'interface terre-mer, mais le port n'est pas une entreprise intégrant la diversité des professionnels. Les dockers travaillent sur le port, mais ne dépendent pas d'un port employeur. La profession de dockers s'est organisée, a été instituée par les pouvoirs publics, a évolué dans ses rapports avec les entreprises de manutention portuaire. Cet aspect, retracé ci-dessous par Alexandre Charbonneau, est essentiel. Le statut et la gouvernance des ports ont aussi évolué dans les décennies récentes, évolutions qui ont été aussi importantes pour les métiers portuaires, dont les grutiers. Cette organisation professionnelle, dotée d'une très forte culture du métier,

¹⁷ Sources principales : site internet du GPM-N/SN, guides des ports de la Loire Maritime 1954, 1964 et 1970, livret du chargeur 1997.

engendre des caractéristiques fortes dans le champ des relations professionnelles, ce qui encadre les mesures envisageables en cas d'atteinte à la santé, et délimite les mesures envisageables par les employeurs dans le champs de la négociation collective, nationale de branche, comme locale et d'entreprise, ce que Franck Héas s'est efforcé de mettre en lumière à propos de l'accord national sur la pénibilité du travail. Dès lors, la construction des stratégies préventives est déduite de l'ensemble de ces caractéristiques ; elle est donc complexe. Il en est de même des procédures de reconnaissance des maladies professionnelles, à la suite des expositions. Il faut améliorer les connaissances, puis envisager une modernisation des tableaux des maladies professionnelles ; l'exercice est difficile¹⁸. En 1993, le législateur a créé un système complémentaire de reconnaissance, en mettant en place les Commissions régionales de reconnaissance des maladies professionnelles (C2RMP). Cette extension est très encadrée tant par les textes que par les pratiques des commissions, que par la jurisprudence. Les procédures en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur, devant les juridictions de sécurité sociale, soulève des difficultés semblables. Il faut retracer les expositions, identifier l'employeur ayant mis en œuvre une prévention insuffisante, établir la conscience qu'il avait du danger, ou qu'il aurait du avoir compte tenu des données scientifiques établies et reconnues. Concernant les poussières d'amiante, la jurisprudence distingue les professionnels de la transformation de l'amiante et les simples utilisateurs de produits contenant de l'amiante. La reconnaissance est complexe, dépend des connaissances ; la prévention est décalée dans le temps dans un secteur d'activité comportant de nombreuses particularités.

L'évolution du statut professionnel des métiers portuaires.

La directive européenne 89/391 impose à l'employeur une obligation générale de prévention qui passe par l'évaluation des risques, la formation à la sécurité au travail, l'information et la consultation des institutions représentatives du personnel, un document unique d'évaluation des risques et de prévention et un plan de prévention.

Mais quel est l'employeur des dockers ?

En dépit des évolutions techniques, la manutention portuaire reste une activité spécifique, qui nécessite un cadre professionnel particulier. Celui-ci a beaucoup évolué. Depuis longtemps, la manutention des marchandises ne peut être assurée par les équipages des navires en escale. La manutention est devenue l'œuvre des porte-faix, qui se sont organisé en groupements, proches des modèles du compagnonnage ou de la coopérative. Samuel Guicheteau, historien, a longuement travaillé sur le statut des porte-faix du port de Nantes au 19^{ème} siècle¹⁹.

L'activité portuaire intermittente nécessite une immatriculation, un enregistrement ou un encartement des travailleurs, une organisation de la profession, qui assure une disponibilité lorsque les navires sont là. A partir de 1941, un organisme portuaire délivre des cartes professionnelles. La loi du 28 juin 1941 met en place un Bureau Central de la Main d'œuvre (BCMO) tripartite. La loi du 6 septembre 1947 solidifie le statut des dockers, donnant une priorité d'embauchage aux cartes G, c'est-à-dire aux dockers professionnels, disponibles selon les besoins, créant une carte O pour les occasionnels, dockers de complément. Le BCMO gère l'emploi portuaire. La CAINAGOD, Caisse Nationale de Garantie des ouvriers dockers, intervient lors des périodes de chômage. Ainsi les entreprises de manutention portuaire sont un peu des coquilles vides, avec très peu de personnels permanents, peu d'outillages. La question de la formation apparaîtra lentement au fur et à mesure de la mécanisation notamment. Comme le souligne Michel Pigenet, en référence à différentes

18 P. LEROY, De la connaissance médicale des maladies professionnelles à leur reconnaissance juridique, Thèse Droit, université de Nantes, 1990, réf. ANRT 12478, Identifiant BU : 90NANT4055, 380 pages. - J.P. CHAUCHARD, J.Y. KERBOURC'H et Chr. WILLMANN, Droit de la sécurité sociale, LGDJ, Paris, 6^è éd., 2013, n° 623, pp. 436-439 - S. BRIMO, L'Etat et la protection de la santé des travailleurs, LGDJ, 2013, Bibliothèque de droit public, t. 273.

19 S. GUICHETEAU, « Une expérience statutaire au XIX^{ème} siècle : les portefaix du port de Nantes », contribution aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, 2008, reprise dans l'ouvrage dirigé par M. CARTIER, J.-N. RETIERE et Y. SIBLOT, Le salariat à statut, Rennes, PUR, 2010.

études, « les dockers, à l'instar d'autres salariés solidement organisés, ne s'opposaient pas à l'évolution de leur métier quand ils pouvaient en négocier les modalités »²⁰. Les dockers veulent négocier les modalités d'évolution de leurs métiers, mais avec qui négocier, les ports, le gouvernement ? A partir des années 1970, les évolutions techniques, dont la conteneurisation des marchandises transportées par voie maritime, transforment la manutention portuaire, augmentent les périodes d'inactivité, développent de forts sureffectifs. Les effectifs vont progressivement être divisés par 10. Alexandre Charbonneau met en lumière le nouveau positionnement de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), lors de l'adoption de la convention n° 137 de 1973, relative au travail dans les ports. La protection de la santé et de la sécurité au travail reste un thème prioritaire à Genève, mais l'adaptation aux évolutions techniques devient une autre priorité²¹. Les questions de productivité annoncent les discussions actuelles sur la notion molle de flexicurité.

La loi du 9 juin 1992, dont la paternité est attribuée à Jean-Yves Le Drian, secrétaire d'Etat à la mer, fait glisser les dockers vers le droit du travail commun : ils deviennent des salariés des entreprises de manutention portuaire en contrats à durée indéterminée (CDI). La loi distingue les dockers mensualisés, en CDI, doté d'une priorité d'embauche, les dockers professionnels intermittents, éventuellement des ouvriers dockers occasionnels²². Les dockers professionnels intermittents sont une catégorie en voie d'extinction : aucune nouvelle carte ne sera attribuée²³.

Les entreprises de manutention portuaire prennent ainsi de la consistance et ne sont plus seulement des utilisatrices de main d'œuvre. Elles gèrent leurs personnels dans le cadre du droit commun du travail. Celui-ci impose à l'employeur une obligation générale de prévention, issue de la directive 89/391 du 12 juin 1989, qui comprend l'évaluation des risques ; la formation à la sécurité, renforcée vis-à-vis de travaux dangereux. La convention collective nationale de la manutention du 31 décembre 2013 complète les dispositions législatives et réglementaires. Elle introduit une classification des emplois, une logique de carrière professionnelle et des droits en matière de formation professionnelle.

Le statut des ports a été modifié par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, puis par la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 qui transforment les ports autonomes en Grands Ports Maritimes²⁴. L'exploitation des outillages est transférée aux opérateurs privés, notamment les sociétés de manutention portuaire. Un accord cadre du 30 octobre 2008 a précisé les conditions d'un tel transfert des personnels. La convention collective nationale « Ports et manutention » du 15 avril 2011 met les personnels portuaires sous un statut collectif. En annexe, un accord porte sur les droits de départs anticipés liés à la pénibilité du travail et sur l'articulation de ces dispositions avec les mesures générales liées à l'exposition aux poussières d'amiante.

Pour le moment, après l'échec de trois tentatives, le statut des dockers, notamment la reconnaissance de la spécificité et de la priorité d'embauche, a résisté aux projets de libéralisation de la Commission européenne. L'organisation professionnelle actuelle semble tout à fait euro-compatible, respectant liberté d'établissement et liberté d'opération de

20 M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), *Le syndicalisme docker depuis 1945*, Presses de l'université de Rouen, 1997. Dans cet ouvrage collectif, v. S. BEROUD, « Les dockers de Fos face au conflit portuaire : éléments pour une analyse de leurs représentations », p. 29 et s.

21 A. CHARBONNEAU, « Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2013, T. XXXI, pp. 511-531 - L. Bordereaux, *Service public et Manutention portuaire. Les déboires d'un couple méconnu*, Thèse pour le doctorat en Droit, Université de Nantes, 1999.

22 Cass. soc. 10 mars 2009, n° 07-41892, M. Aillerie c/ Sté Atlantique Services maritimes, *Dr. soc.* 2009, n° 6, pp 738-739, sur les critères de reconnaissance des dockers professionnels.

23 L. BORDEREAUX, « Statut du docker et relations contractuelles de travail », *DMF* 1995, p. 606 et s.

24 Colloque, *Réformes Portuaires – programme de recherche GeCOPE ANR : « Gouvernance et Communautés portuaires en Europe »*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2013, T. XXXI, notamment P. CHAUMETTE, « Aspects généraux sur les réformes portuaires en Europe - Espaces, gouvernance et professions », pp. 377-381, G. GUEGUEN-HALLOUET, « Les ports maritimes français à l'épreuve du droit européen. Entre intérêt général et marché », pp. 475-493.

service²⁵. La manutention portuaire n'est pas un service économique d'intérêt général, à la différence du lamanage, du pilotage. Cela n'impose pas la disparition de ses spécificités²⁶. D'autres professions sont réglementées, sans être un service économique d'intérêt général (SEIG).

212 – Le droit social français des dockers emporté par le droit commun du travail ?

Le port est peut-être « un séjour charmant pour une âme fatiguée des luttes de la vie »²⁷, mais il est surtout un observatoire des plus intéressants pour qui s'intéresse aux conséquences de la mondialisation sur le travail et sur le droit. Sa définition juridique demeure incertaine²⁸. Il est appréhendé comme « une aire de contact entre deux domaines de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est d'assurer la continuité entre deux schémas de transports adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes »²⁹. La référence à ce lieu jonction entre deux « espaces », terme dont l'usage est réservé en droit pour désigner des zones extraterritoriales, comme l'espace aérien, la haute mer ainsi que l'espace extra-atmosphérique³⁰, traduit bien cette idée d'un entremêlement d'acteurs et de droits différents sur une même « aire », aux contours incertains.

En tant qu'espace et ensemble de moyens affectés à la réalisation d'activités portuaires, le port comprend une « ressource humaine » qui exerce de nombreux métiers, opérant pour des employeurs et sous des statuts très variés. Ces métiers eux-mêmes ne sont pas toujours bien délimités et se transforment au gré des évolutions technologiques, économiques et juridiques. Un récent article titrait d'ailleurs : « Avec la réforme portuaire : adieu les grutiers, vive les dockers ! »³¹.

L'organisation sociale de la manutention portuaire en France, suivant un mouvement que l'on rencontre dans de nombreux Etats européens³², a dû répondre ces dernières années à différentes injonctions, comme l'alignement avec le droit commun du travail, la libéralisation des services et terminaux portuaires et la baisse des tarifs des services portuaires. Ces injonctions se trouvent exprimées dans des discours qui érigent certaines en causes, d'autres en conséquences, et qui parfois se contredisent.

Tranchant avec le sentiment de paix baudelairien, la capacité de mobilisation collective de cette main-d'œuvre pour défendre des intérêts regardés comme corporatistes, paralysant

25 CA Poitiers (1^{ère} ch. civ.), 3 février 2004, SA Etablissements Chacqueneau, qui exclut du champ de la priorité d'embauche les opérations de brouettage et qui infirme le jugement du TGI de La Rochelle, 28 mars 2000, note L. BORDEREAUX, DMF, 2001, p. 434 et s. – Cass. soc. 10 mars 2009, n°07-41892, note P. CHAUMETTE, Droit social, 2009, p. 738 et s. et note L. BORDEREAUX, DMF, 2009, p. 668 et s. : dockers occasionnels devant se présenter deux fois par jours à l'embauche, sous peine de sanctions disciplinaires, reconnus comme dockers intermittents.

26 G. GUEGUEN-HALLOUET, « Les activités portuaires à l'épreuve des règles de concurrence », DMF 2008, p. 690 et s.

27 Ch. Baudelaire, « Le port », Le Spleen de Paris, Paris, Gallimard Poésie, 2006, p. 203.

28 B. VENDE, Les polices dans les ports maritimes, Thèse pour le doctorat en droit public, J.-P. BEURIER (dir.), Université de Nantes, 2004, p. 12 et s. ; R. REZENTHEL, « Le droit portuaire », in J.-P. BEURIER (dir.), Droits maritimes, Paris, Dalloz, 2006, p. 648 et s.

29 A. VIGARIE, Ports de commerce et vie littorale, Paris, Hachette, 1979, p. 6, définition citée par B. VENDE, op.cit., 2004.

30 Ce n'est que « par image » que le vocable espace est utilisé pour désigner une aire géographique terrestre où des droits différents trouvent à s'appliquer G. Cornu (dir.), Vocabulaire juridique, Association Henri Capitant, Paris, PUF – Quadriga, 2007, p. 205 et s. Rappelant le lien entre territoire et compétences étatiques : F. POIRAT, « Territoire », in D. ALLAND et St. RIALS (dir.), Dictionnaire de la culture juridique, Paris, Lamy-PUF, 2003, p. 1474 et s.

31 TH. TEILLARD, « Avec la réforme portuaire, adieu les grutiers, vive les dockers ! », Le Marin, vendredi 13 mai 2011, p. 2 et s.

32 A. GALLAIS-BOUCHET et A. CHARBONNEAU, « La manutention portuaire en Europe », in E. FOULQUIER (dir.), La gouvernance portuaire en Europe, Paris, Editions du CNRS, à paraître en 2013 ainsi que les contributions à l'ouvrage d'O. FOTINOPOULOU-BASURKO (dir.), Gobernanza Portuaria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2011.

alors un port, voire les ports d'un Etat ou d'une région³³, est bien connue. Corporatisme, conflit (grève) et docker sont ainsi des mots fréquemment associés, parfois à dessein, même si l'existence d'une corporation des dockers et les conditions de sa mobilisation semblent aujourd'hui remises en cause.

Le droit social applicable aux dockers ne résulte pas d'un dispositif unique. Il s'agit plutôt d'un enchevêtrement de statuts élaborés par des législations successives, d'époques et d'inspirations différentes. La réforme de 1992 organisera ainsi la survie du statut de 1947 et d'institutions propres aux dockers professionnels intermittents alors même qu'elle se présente comme une loi de rupture avec le particularisme originaire de cette profession, une loi de basculement dans le droit commun du travail (1^{ère} partie).

Pour les dockers, la banalisation du salariat est à présent devenue une réalité et soulève une interrogation : celle de l'état de la société salariale qu'ils rejoignent, alors même que son modèle d'origine, le travail industriel, subit de plein fouet les conséquences de la mise en concurrence des législations nationales sur le plan social et fiscal, et que la référence à la « flexicurité » accompagne une redéfinition des protections accordées dans le cadre du travail salarié (2nd partie).

2121 - La dynamique de transformation du métier de docker

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le législateur français va faire bénéficier les dockers d'un statut social particulier (A). Celui-ci va déployer ses effets pendant une cinquantaine d'année avant d'être profondément rénové. Durant cette période, les conditions d'exercice de la profession vont se transformer sous l'effet de différents facteurs (B).

21211 - L'affirmation d'un statut « corporatiste » des dockers

La professionnalisation du métier de docker est récente. Elle est généralement située dans une période qui couvre la seconde guerre mondiale et l'immédiat après-guerre (1941-1947). Avant cela, la manutention des marchandises dans les ports a longtemps été le fait de l'équipage des navires en escale. Elle a ensuite été opérée, en particulier au XIX^{ème} siècle, par une main-d'œuvre spécifique, les portefaix³⁴. L'absence d'homogénéité dans l'organisation locale des portefaix interdisait sans doute d'y voir l'émergence d'un métier, avec une cohérence de statut et d'exercice à l'échelle nationale. L'évolution des conditions matérielles et économiques de réalisation de l'opération de manutention, notamment avec le développement de la mécanisation, favorisera la création des sociétés de manutention que nous connaissons actuellement. C'est dans cette transition entre, d'une part, le groupement de portefaix, organisé selon des modèles proches du compagnonnage ou de la coopérative³⁵, et, d'autre part, la société de manutention que va se dégager et s'affirmer le métier de docker.

La professionnalisation des dockers correspond à la revendication d'une « immatriculation » ou d'un « encartement » des travailleurs susceptibles d'être employés dans un système d'intermittence. L'objectif poursuivi est de remédier au déséquilibre qui caractérise les conditions de recrutement des dockers, au profit des employeurs, dans un contexte de sureffectif important. Il s'agit donc, au stade initial, de la constitution d'un contrôle syndical sur l'accès à la profession³⁶ qui peut faire craindre aux usagers les contraintes d'une forme

33 Ce fut le cas lors des conflits sociaux qui accompagnèrent le projet d'inscription des services portuaires dans le droit communautaire dérivé qui organise la libéralisation des services. Défendant une vision « équilibrée » du droit de grève et de son impact sur le plan économique pour les opérateurs : L. FEDI et R. REZENTHEL, « Le droit de grève dans les ports et les terminaux de commerce : une liberté à utiliser avec modération », DMF, 2011, p. 655 et s.

34 M.-Y. LE GARREC, Les dockers. Contribution à l'étude du droit social, Thèse pour le doctorat de 3^{ème} cycle, Université de Bordeaux, 1980, p. 2 et s.

35 Pour un exemple : S. GUICHETEAU, « Une expérience statutaire au XIX^{ème} siècle : les portefaix du port de Nantes », contribution aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, 2008, reprise dans l'ouvrage dirigé PAR M. CARTIER, J.-N. RETIERE et Y. SIBLOT, Le salariat à statut, Rennes, PUR, 2010.

36 L. HILAIRE, 1993, p. 24 et s. ; et pour une illustration ancienne de ce phénomène, voy. le compte-rendu du rapport « Le travail des dockers au Queensland », Revue internationale du travail, 1927, p. 121 et s. ;

de closed-shop, accentuant l'influence syndicale et la capacité de mobilisation au détriment des intérêts des employeurs.

La solution mise en place en France, en 1941, sur la base d'expériences conduites au niveau local³⁷, privilégiera la voie intermédiaire d'une carte professionnelle administrée par un organisme portuaire dans lequel les dockers sont représentés, en charge d'établir la liste des travailleurs acceptés. La loi du 28 juin 1941 reconnaît ainsi aux dockers professionnels une priorité d'accès aux opérations de manutention et organise la gestion de l'immatriculation et de l'emploi par un Bureau central de la main-d'œuvre (BCMO) tripartite (représentants du port, des employeurs et des dockers)³⁸.

Donnant une assise supplémentaire à la professionnalisation du métier de docker, la loi du 6 septembre 1947³⁹ est venue conforter les acquis du régime de 1941, tout en entendant remédier à ses insuffisances. Le cadre du monopole des ouvriers dockers titulaires d'une carte professionnelle a été précisé en référence aux opérations de chargement et de déchargement des navires dans le domaine public maritime, par l'article R. 511-2 du Code des ports maritimes alors en vigueur⁴⁰. Parmi les dockers disposant d'une carte professionnelle, une priorité d'embauche est accordée à ceux titulaires d'une « carte G », lesquels constituent une main-d'œuvre tenue d'être en permanence disponible et d'accepter l'emploi proposé. Les « cartes G » sont délivrées par le directeur du port ou l'ingénieur en chef du service maritime, après consultation du BCMO, dans le cadre de l'exercice d'une mission de service public administratif⁴¹. Les titulaires d'une « carte O », désignés comme les occasionnels, viennent renforcer ponctuellement cette main-d'œuvre. Enfin, une dernière catégorie de travailleurs gravite autour des docks, le « tout venant », qui ne dispose pas de carte professionnelle et ne sera recrutée que si les titulaires de cartes professionnelles ne suffisent pas à couvrir les besoins. Ce régime articule donc des statuts différents, qui favorisent un sureffectif de travailleurs précaires, pour s'adapter aux besoins de l'activité portuaire irrégulière. Afin d'encadrer ce sureffectif structurel, l'article L. 511-2 du Code des ports maritimes, issu de la loi de 1947, prévoyait un mécanisme de fixation d'un taux maximal de vacations chômées, ne devant dépasser 25% par semestre⁴². A l'échelle du port, le BCMO se voit conforter dans son rôle de gestion de l'emploi maritime, notamment dans une fonction disciplinaire de surveillance du respect des obligations des dockers professionnels (disponibilité à l'embauche)⁴³.

L'irrégularité de l'emploi posait la question de l'indemnisation des périodes chômées. Plusieurs fonds de chômage municipaux furent créés dans les années 30 pour les dockers titulaires d'une carte professionnelle, avant qu'une garantie nationale ne soit instituée dans le cadre de la loi de 1947⁴⁴. Les bénéficiaires sont les dockers professionnels qui se sont présentés à l'embauche sans qu'un emploi ne leur ait été proposé. L'indemnité ne couvre qu'une partie du salaire d'activité et n'est, en principe, octroyée que pour un nombre maximum de 50 jours d'inactivité par an. La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) est mise en place pour gérer ce régime, avec des représentants de l'Etat, des employeurs et des dockers⁴⁵.

Le régime de 1947 n'exclut pas la faculté pour les entreprises de manutention d'employer directement du personnel. Longtemps demeurée marginale, cette possibilité connaîtra un intérêt nouveau avec le besoin grandissant de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée pour s'adapter à la mécanisation de la manutention. Se posera alors le problème de la prise en

37 M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 23 et s.

38 H. GRELLET, « Droit du travail et sécurité sociale dans la manutention portuaire », Droit social, 1972, p. 375 et s.

39 Loi n°47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.

40 Y compris fluvial pour les ports estuariens.

41 CE, 13 juillet 1967, Allegretto, Lebon, 1967, p. 315.

42 Article L. 521-8 du Code des ports maritimes. Voy. les commentaires de M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 35 et s. et de H. GRELLET, op. cit., 1972, p. 375 et s.

43 Sur le fonctionnement du BCMO, H. GRELLET, op. cit., 1972, p. 375 et s.

44 M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 44 et s.

45 L. BORDEREAUX, Service public et Manutention portuaire. Les déboires d'un couple méconnu, Thèse pour le doctorat de droit, A.-H. MESNARD (dir.), Université de Nantes, 1999, p. 87 et s.

charge financière de la formation dans le cadre de l'intermittence. Ce contexte jouera un rôle dans l'émergence de la revendication d'un alignement du régime social des dockers sur le droit commun du travail, qui sera portée par les entreprises de manutention.

L'instabilité de l'emploi et la pénibilité du travail vont favoriser une forte implantation syndicale, qui se vérifie encore aujourd'hui au regard des taux de syndicalisation constatés⁴⁶. De ces traits caractéristiques vont naître des revendications communes, qui se traduiront lors de conflits, de négociations, notamment à l'échelle portuaire, et qui participeront à façonner progressivement le statut social des dockers. La référence – incertaine⁴⁷ – à la corporation se trouve alors fréquemment associée à cette capacité de mobilisation pour s'assurer et conserver un contrôle sur l'accès à la profession et sur les conditions de son exercice⁴⁸. Des mouvements sociaux d'ampleur accueilleront la plupart des tentatives de réforme de ce statut⁴⁹, en particulier au moment de la refonte opérée en 1992. Au cœur des mobilisations, les avantages dont bénéficient les dockers, qui sont loin d'être négligeables et, parfois même, regardés comme abusifs⁵⁰. Cette défense du statut de 1947 participe à lui conférer une dimension emblématique, certainement exagérée⁵¹. La finalité de ces luttes syndicales a souvent été critiquée en ce qu'il s'agirait d'une attitude conservatrice, dangereuse pour l'emploi. Cependant, comme le souligne M. PIGENET, en référence à différentes études, « les dockers, à l'instar d'autres salariés solidement organisés, ne s'opposaient pas à l'évolution de leur métier quand ils pouvaient en négocier les modalités »⁵².

A travers les transformations récentes qui ont affecté la profession de docker, ce serait la corporation en tant qu'espace de définition du statut qui se trouverait remise en cause. Cependant, le statut de 1947 organisait un régime légal et plus marginalement conventionnel d'exercice d'une profession caractérisée par l'intermittence. Cette forme de relation de travail, de très courte durée, pour différents employeurs successifs, relativise le rôle du contrat qui lie ponctuellement chaque docker à une société de manutention. Elle favorise son inscription dans un rapport plus collectif, de facture statutaire⁵³. Ce fondement légal est

46 M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 6 et s. ; M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), *Le syndicalisme docker depuis 1945*, Rouen, Presses de l'Université de Rouen, 1997, p. 7 et s., lequel insiste sur le taux de syndicalisation dans la manutention, qui avoisine les 100% en 1970. Sur les premières heures du syndicalisme des dockers, voy. les éléments rapportés par P. AUBERY, « Quelques types de psychologie ouvrière. II. Les dockers du port du Havre », *Droit social*, 1950, p. 194 et s. et p. 248 et s.

47 Sur le débat autour de l'usage de ce terme, dans une perspective critique : D. SÉGRESTIN, *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1985 ; G. LYON-CAEN, « Corporation, corporatisme, néo-corporatisme », *Droit social*, 1986, p. 742 et s. ; A. SUPLOT, « Actualité de Durkheim. Notes sur le néo-corporatisme en France », *Droit et société*, 1987, p. 177 et s.

48 Selon C. PARADEISE et Fr. VOURCH, Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande, document dactylographié, 1982, p. 14 et s., serait corporatiste « un système occupationnel organisé sous une forme qui lui assure, en tant que système de négociation, la maîtrise de sa constitution et de sa reproduction » ; voir aussi la synthèse de ce travail par C. PARADEISE, « La marine marchande française : un marché du travail fermé ? », *Revue française de sociologie*, 1984, p. 352 et s.

49 H. GRELLET, op. cit., 1972, p. 375 et s.

50 L. HISLAIRE, op. cit., 1993, p. 43, développant l'exemple des mutilations volontaires. Sur la « mauvaise réputation » des dockers héritée de certains comportements, comme l'alcoolisme : J.-P. CASTELAIN, *Manières de vivre, manières de boire. Alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Editions Imago, 1989 et P. AUBERY, op. cit., 1950, p. 194 et s. Ce dernier insiste sur la différence entre les « vrais dockers et les autres », différence que la loi de 1947 a participé à fonder et qui doit être prise en compte pour nuancer le caractère avantageux de l'intermittence. Voy. aussi R. CORNU, « Dockers et manutentionnaires dans la jungle du port », in M. PIGENET (dir.), op. cit., 1997, p. 41 et s., qui évoque diverses pratiques dont la « perte » de marchandises.

51 M. PIGENET, « Les dockers, leur statut... et le reste (1947-2008) », contribution aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, 2008, reprise dans l'ouvrage dirigé par M. CARTIER, J.-N. RETIERE et Y. SIBLOT, op. cit., 2010, lequel insiste sur le caractère inabouti de cette réforme, conçue initialement pour être provisoire.

52 M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), op. cit., 1997, p. 7 et s. ; Voy., notamment, dans cet ouvrage, l'étude de S. BEROUD, « Les dockers de Fos face au conflit portuaire : éléments pour une analyse de leurs représentations », p. 29 et s. : « Or, ce qui s'avérerait explicite dans les propos de ces dockers, c'est qu'ils jugeaient que leur corporation avait les moyens de se transformer face aux défis imposés par la concurrence internationale, et par là-même de se réformer de l'intérieur ». Dans le même sens, la politique rappelée d'ITF en matière de participation du secteur privé, n'est pas de s'opposer par principe à cette évolution mais de la conditionner à la négociation : cf. P. TURBULL, *Dialogue social dans le processus d'ajustements structurels et participation du secteur privé dans les ports*, Rapport pour le Programme d'activités sectorielles du Bureau international du travail, 2006, p. 46 et s.

53 C'est l'idée de l'appartenance personnelle à une communauté de travail, issue de la tradition juridique germaniste, qui supplante l'approche contractuelle dominante en droit du travail français. Sur cette question théorique : A. SUPLOT, *Critique du droit du travail*, Paris, PUF, coll. Quadrige, 2007, p. 13 et s. ; L. HISLAIRE fait, lui, référence à un contrat collectif : cf. son ouvrage

important car il conduit à regarder le statut des dockers non plus sous le seul angle du corporatisme mais comme un compromis ponctuel⁵⁴ entre les intérêts des dockers, de l'Etat mais aussi des sociétés de manutention⁵⁵. Les réformes actuelles traduiraient alors moins un repli du corporatisme qu'un effritement des conditions du compromis.

21212 - La remise en cause du compromis de 1947

Les instruments adoptés par l'Organisation internationale du travail (OIT) concernant le travail dans les ports reflètent, à l'échelle internationale, les facteurs d'évolution qui ont pesé sur la remise en cause du compromis de 1947. Les dispositions liminaires de la dernière Convention en date, celle de 1973⁵⁶, affirment ainsi que : « Considérant que les méthodes de manutention dans les ports se sont modifiées et continuent à subir d'importantes modifications -- par exemple par l'adoption d'unités de charge, l'introduction des techniques de transbordement horizontal (roll-on/roll-off), la mécanisation et l'automatisation accrues --, tandis que des nouvelles tendances apparaissent dans le mouvement des marchandises; que pareilles modifications risquent d'être encore plus prononcées à l'avenir; Considérant que ces changements, en accélérant le transport des marchandises, en réduisant le temps passé par les navires dans les ports et en abaissant les coûts des transports, peuvent être dans l'intérêt de l'économie du pays intéressé dans son ensemble et contribuer à élever le niveau de vie; Considérant que ces changements ont aussi des répercussions considérables sur le niveau de l'emploi dans les ports et sur les conditions de travail et de vie des dockers, et que des mesures devraient être adoptées pour éviter ou diminuer les problèmes qui en découlent... »

Des facteurs techniques et économiques sont ainsi mis en évidence et le régime social doit s'adapter à cette nouvelle donne, en limitant autant que possible les conséquences négatives sur le régime du travail en cause. L'intérêt de l'Etat est alors positionné dans l'accompagnement de ces transformations qui lui seraient économiquement profitables. Tout progrès social n'est pas exclu, avec la référence à une élévation du niveau de vie, mais celui-ci n'intervient que de manière incidente. Ces considérations liminaires illustrent bien la distance prise par l'OIT avec le mandat qui lui a été confié dans le cadre de la Déclaration de Philadelphie, qui finalisait « tous les programmes d'action et mesures prises sur le plan national et international, notamment dans le domaine économique et financier » à la réalisation d'un objectif de justice sociale⁵⁷, et par là-même de progrès social⁵⁸.

Le facteur technologique

La poursuite d'une unité statutaire, de nature corporatiste, se heurte avec le constat d'un métier transformé en substance par la technologie. Les instruments de l'OIT insistent sur les conditions changeantes d'exercice de la profession de docker. Fortement centrés sur les questions d'hygiène et de sécurité au travail⁵⁹, ils prennent en compte les nouvelles méthodes de manutention, avec des technologies qui modifient la charge physique et

précité et « Le droit commun du travail conduit-il à la disparition du métier de docker ? », ADMO, 1995, p. 147 et s.

54 Défendant cette approche de la loi de 1947 : M. PIGNET, « Les dockers, leur statut... et le reste (1947-2008) », op. cit. ; D. SEGRESTIN, op. cit., 1985, p. 49 et s., sur les différentes manières d'aborder le phénomène corporatiste. Il s'agit ici de l'approche par le système, selon laquelle, « le corporatisme est un mécanisme de régulation économique et politique (...) qui tend à isoler une communauté professionnelle pour aboutir à une combinaison optimale des facteurs de production à l'intérieur de ce secteur. » Il s'agit donc d'un espace de rencontre et de conciliation d'intérêts tel qu'il est mis en évidence pour le secteur du travail maritime par C. PARADEISE et Fr. VOUR'CH, op.cit., 1982, p. 16 et s.

55 Voy. sur cette rencontre des intérêts : L. Hilaire, op. cit., 1993, p. 86 et s. C'est un écho au motif : « un docker ne coûte à l'entreprise que lorsqu'il lui rapporte ». Le législateur participe alors pleinement de la définition de ce régime autonome en raison de la continuité de service et de la paix sociale qu'il garantirait. En germe, ici, les termes d'un bien commun que la référence au corporatisme ne devrait pas masquer.

56 Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.

57 Article 2 de la Déclaration de Philadelphie de 1944 et l'analyse d'A. SUPLOT, L'esprit de Philadelphie. La justice sociale face au marché total, Paris, Editions du Seuil, 2010.

58 Article 3 de la Déclaration de Philadelphie de 1944.

59 Avec la publication d'un recueil de directives pratiques sur la Sécurité et santé dans les ports, Genève, BIT, 2005. Plusieurs instruments traitent de ces questions, comme la Convention n°32 sur la protection des dockers contre les accidents, de 1932, centrée sur la salubrité et la sécurisation du lieu de travail dans une perspective de manutention encore très manuelle, puis la Convention n°152 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, de 1979, qui modernise cette approche.

mentale du travail portuaire, dans un milieu caractérisé par sa dangerosité et sa nocivité⁶⁰.

La technologie est parfois regardée comme un moyen de remédier à certaines organisations de travail très dommageables pour la santé et la sécurité, en substituant la machine au corps. Mais c'est aussi un moyen de diminuer l'emploi portuaire, d'accroître le rendement du travail. La régularisation et le suivi des trafics permettent une meilleure prévisibilité des besoins en main-d'œuvre, ce qui relativise l'intérêt de disposer d'une force de travail disponible en permanence sur le quai⁶¹. Un sureffectif conjoncturel vient donc accentuer le sureffectif structurel⁶². Un rapport de l'OIT énonce ainsi qu'il « faut obtenir des dockers qu'ils acceptent de bon gré d'améliorer le rendement et d'adopter de nouvelles méthodes de manutention ; mais pour cela les relations entre la direction et les travailleurs doivent être bonnes et empreintes de confiance »⁶³. L'Organisation insiste alors sur l'importance du dialogue social comme moyen de renouveler le compromis⁶⁴ et sur l'inévitable réduction des effectifs.

Les mutations technologiques transforment aussi les compétences requises⁶⁵ et favorisent l'emploi direct au regard des coûts d'investissement en équipement et, en conséquence, de formation des personnels. Les tâches se diversifient et l'organisation du travail se trouve de plus en plus dictée par des contraintes externes. C'est notamment le cas avec le passage au conteneur qui entraîne une perte d'autonomie dans la définition des tâches et des rythmes de travail⁶⁶. La sociabilité du port, en rapport par exemple à l'alcool, se transforme par l'obligation de respecter de nouvelles règles en matière de santé et sécurité au travail (conduite d'engins), ce qui agit aussi sur les solidarités⁶⁷.

Le facteur économique

Sur le plan économique, les activités portuaires ont connu elles-mêmes d'importantes évolutions. La mondialisation du secteur du transport maritime favorise la concurrence entre les grands ports qui voient dans la maîtrise du coût des services portuaires, dont le service de manutention, un moyen de se rendre attractifs⁶⁸. Parallèlement, la mécanisation de la manutention nécessite des investissements importants et l'ajustement risque alors de se concentrer sur le coût du travail. Les sociétés de manutention, pour faire face à ces nouvelles exigences, sont engagées depuis longtemps un mouvement de concentration horizontal, entre manutentionnaires, et vertical, en direction d'autres professions, comme les transitaires ou les armateurs⁶⁹.

Dans un contexte de croissance du trafic maritime, les Grands ports maritimes français, autrefois Ports autonomes, ont perdu des parts de marché en Europe. Différents rapports,

60 Voy. le dossier « Travailleurs portuaires : gare aux produits toxiques », Le Marin, vendredi 1^{er} avril 2011 ; le document établi par l'INRS, M. FERREIRA, A. LE ROY et P. LAINE, Les manutentions portuaires. Paysage institutionnel et réglementation applicable, juin 2005 et M. PIGENET, « La santé et la sécurité au travail dans les métiers de la manutention portuaire : une approche historique », Bulletin de Promemo n°14, 2009, p. 2 et s.

61 Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention, Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 90^{ème} session, Genève, 2002, p. 8.

62 Selon l'expression de Th. AUBERT-MONPEYSEN, « Dockers (Manutention maritime) », Dalloz, Répertoire Travail, 1994 ; L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 115 et s.

63 Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (docks), Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 57^{ème} session, Genève, 1972, p. 7.

64 P. TURBULL, Dialogue social dans le processus d'ajustements structurels et participation du secteur privé dans les ports, Rapport pour le Programme d'activités sectorielles du Bureau international du travail, 2006.

65 Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (docks), op. cit., p. 7 et Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention, op. cit., p. 32 et s. ; Fr. MILLIQUANT et G. ABOU-SADA, « Changements technologiques et organisation du travail portuaire », Actes du colloque Travailleurs transport et changements technologiques, Versailles, 1982, p. 63 et s.

66 Cl. FIORE, « Conteneurs et dockers : la dissolution de l'espace portuaire », Actes du colloque Travailleurs transport et changements technologiques, Versailles, 1982, p. 73 et s.

67 J.-P. CASTELAIN, op. cit., 1989.

68 M.-M. DAMIEN et J. MARCADON (dir.), Les ports européens et la mondialisation. La réforme française, Paris, L'Harmattan, 2009 ; P. GUILLOTREAU (dir.), Mare economicum. Enjeux et avenir de la France maritime et littorale, Rennes, PUR, 2008, en particulier la contribution de S. ABBES et J. GUILLAUME J., « Ports de commerce et économie maritime », p. 361 et s.

69 Fr. MILLIQUANT et G. ABOU-SADA, op. cit., 1982, p. 63 et s. ; R. LACOSTE et P. CARIU, « Le transport maritime », in P. GUILLOTREAU (dir.), op. cit., 2008, p. 319 et s. et plus particulièrement les pages 333 et s. sur les stratégies des armateurs de lignes régulières.

notamment de la Cour des comptes, se sont intéressés à la gestion des ports français, pour en souligner les limites, notamment dans l'organisation des services de manutention⁷⁰. Ils mettent aussi en évidence le manque d'investissement dans les infrastructures.

Ces rapports ont joué un rôle important dans le développement de la réforme engagée par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008, laquelle aboutit à la création des Grands ports maritimes français et au transfert de l'exploitation des terminaux à des opérateurs privés⁷¹. Ce transfert a pour avantage de diriger les efforts financiers des ports sur les infrastructures « tandis que les superstructures (grues, portiques et matériels roulants) sont à la charge de l'opérateur du terminal »⁷². Cette réforme s'inscrit dans une politique volontariste de relance de la compétitivité des ports français. Elle est aussi motivée par l'invocation du droit communautaire de la concurrence qui, bien que son déploiement se soit trouvé contrarié, concerne les services portuaires⁷³.

Le facteur social

Les instruments et rapports de l'OIT sur le travail portuaire mettent généralement en exergue l'impact du contexte technique et économique sur la relation contractuelle. Des thèmes récurrents sont ainsi développés, comme la régularisation de l'emploi ou la stabilisation du revenu des travailleurs portuaires. L'OIT s'inscrit globalement dans une défense de la stabilisation de l'emploi⁷⁴ alors que l'intermittence est regardée non pas comme une forme choisie d'activité, mais comme une cause d'appauvrissement des travailleurs portuaires⁷⁵. La Convention n° 137 de l'OIT sur le travail dans les ports, qui renvoie à la législation nationale la définition de son champ d'application (les notions de docker et de travail dans les ports)⁷⁶, reprend le principe de la priorité de l'accès au travail pour les dockers enregistrés, avec la garantie d'un minimum de périodes d'emploi ou de revenu au niveau national. Ceux-ci doivent en contrepartie se tenir disponible à tout emploi proposé⁷⁷. L'intervention de l'Etat, en France, à travers l'adoption du statut de 1947 qui encadre l'intermittence, semble en cohérence avec les instruments de l'OIT.

Cette approche négative de l'intermittence connaît un autre relai. Celui-ci repose sur une argumentation visant à dénoncer le caractère prétendument anachronique du régime social des dockers de 1947. A travers la gestion de l'intermittence confiée au BCMO, le docker se sentirait placé en dehors d'un rapport d'emploi direct avec un employeur (entreprise de manutention). Il penserait même que le BCMO est son employeur⁷⁸, selon des conditions statutaires, fortement marquées par les pratiques portuaires. Cela se manifesterait alors sur le plan disciplinaire avec une attention principalement centrée sur la délivrance et le retrait de la carte G par le BCMO⁷⁹. Dans le cadre de missions de courtes durées, l'entreprise de

70 Cour des Comptes, Rapport public thématique sur Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action, Juillet 2006, notamment les pages 39 et s. ; « Les ports français face aux mutations du transport maritime », in Rapport public annuel 2010, qui dresse un bilan positif de la réforme de 2008. Voy. aussi le Rapport d'information n°728 du 6 juillet 2011 du sénateur Charles REVET sur la réforme portuaire, qui souligne les difficultés dans la mise en œuvre de la réforme de 2008, en conséquence de la crise.

71 R. REZENTHEL, « Une nouvelle stratégie pour le développement des Grands ports maritimes français », DMF, 2008, 1^{ère} partie p. 943 et s. et 2nd partie p. 1060 et s. ; R. LACOSTE, « La réforme des ports français de 2008 : un jeu d'échelle », in M.-M. DAMIEN et J. MARCADON (dir.), op. cit., 2009, p. 141 et s. Il s'agit de donner une assise juridique claire aux conventions d'exploitation de terminal expérimentée initialement à Dunkerque à la fin des années 90. Voy. R. REZENTHEL, « Les ports et la concurrence », DMF, 1998, p. 959 et s. et A. GALLAIS BOUCHET, « La cession des outillages aux entreprises de manutention dans les Grands Ports Maritimes français », Note de synthèse ISEMAR, n°138, octobre 2011.

72 R. LACOSTE, op. cit., 2009, p. 141 et s.

73 Voy. infra.

74 Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention, Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 90^{ème} session, Genève, 2002, p. 3.

75 L. HISLAIRE, Dockers, corporatisme et changement, Paris, Transport Actualités, 1993, p. 12 et s.

76 Article 1^{er} de la Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.

77 Articles 2 et 3 de la Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.

78 H. GRELLET, op. cit., 1972, p. 375 et s. ; L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 12 et s., lequel démontre que ce sentiment est infondé en droit, p. 81 et s. ; M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), op. cit., 1997, p. 7 et s., qui rappelle l'expression « le patron du docker, c'est le BCMO ». Voy., aussi, le commentaire de l'arrêt de la CA de Rennes (Ch. soc.), 5 janvier 1995, par L. BORDEREAUX, « Statut du docker et relations contractuelles de travail », DMF, 1995, p. 606 et s.

79 L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 71 et s., qui précise le régime de ce retrait sous le statut de 1947 ; et M.-Y. LE GARREC, op. cit., 1980, p. 67 et s. qui évoque aussi le rôle du BCMO dans le pointage du travail pour l'accès aux prestations

manutention pourrait simplement refuser d'embaucher le docker en raison de son comportement antérieur⁸⁰. D'où le sentiment de ne pas avoir à rendre de comptes à un cocontractant dans le cadre contrat synallagmatique, de type contrat de travail. En conséquence, un auteur a pu écrire que « les dockers constituaient une catégorie de travailleurs en marge du droit du travail »⁸¹. Sur la base de ce constat, leur régime social sera réformé dans le sens d'une banalisation de leur statut par rapport au droit commun du travail.

2122 - Droit du travail et régime social de la manutention portuaire

Les réformes successives du statut social des dockers vont opérer un rapprochement avec le régime général applicable en matière terrestre, suivant un mouvement plus large de remise en cause du particularisme qui caractérisait certains métiers du transport⁸². Ce rapprochement est au cœur de la réforme du statut de 1947, opérée au début des années quatre-vingt-dix. Cependant, celle-ci trouve son aboutissement dans une récente loi relative à l'organisation des ports et aux conditions d'exploitation des terminaux (A). Il est alors pertinent de s'interroger sur le nouvel équilibre produit au regard des valeurs âprement défendues par les dockers (refus du salariat, intermittence et corporatisme) dans un contexte de flexibilisation des droits du travail en Europe (B).

21221 - Le régime social renouvelé (1992/2008)

La réforme du statut de 1992

La réforme opérée par la loi n°92-496 du 9 juin 1992⁸³ a eu pour effet de faire basculer les dockers dans le droit commun du travail. Ils sont ainsi progressivement devenus les salariés des entreprises de manutention, liés à celles-ci par des contrats à durée indéterminée (CDI). Dans certains ports, en raison de la densité ou de la nature du trafic, ce sont des groupements d'employeurs qui ont été constitués. Le régime instauré en 1992 invite à distinguer différentes catégories de dockers. Il y a, en premier lieu, les dockers professionnels mensualisés, recrutés en CDI, qui bénéficient d'une priorité d'embauche⁸⁴ sur une deuxième catégorie, qui reste pour sa part placée sous le statut de 1947, les dockers professionnels intermittents⁸⁵. Si un besoin de main-d'œuvre reste non satisfait, il est alors possible de se tourner vers une troisième catégorie, les ouvriers dockers occasionnels qui ont travaillé régulièrement sur le port au cours des douze mois précédents⁸⁶.

La banalisation des rapports de travail ainsi opérée est donc progressive, car il ne sera plus

sociales.

80 M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 70.

81 Th. AUBERT-MONPEYSEN, op. cit., 1994.

82 Concernant le travail maritime, se reporter à P. CHAUMETTE, « De l'évolution du droit social des gens de mer. La marins sont-ils des salariés comme les autres ? », ADMO, 2009, p. 471 et s. ; sur la recodification du Code du travail, voy. St. CARRE, « Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail », Revue de droit des transports, avril 2009, p. 9 et s.

83 Th. AUBERT-MONPEYSEN, op. cit., 1994; L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 180 et s. ; R. REZENTHEL, « L'organisation de la manutention portuaire après la réforme », Mélanges offerts à Emmanuel Langavant, Paris-Montréal, L'Harmattan, 1999, p. 349 et s. ; L. BORDEREAUX, « Manutention portuaire », Juris-Classeur Travail, Fasc 5-97, 2005.

84 Sur les discussions entourant l'article R. 511-2 du Code des ports maritimes, concernant la portée de la priorité d'embauche et sa conformité au droit communautaire : L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 211 et s. ; R. REZENTHEL, « L'organisation de la manutention portuaire après la réforme », op. cit., 1999, p. 349 et s. L'article R. 511-2, qui définit les opérations et la sphère géographique pour lesquelles la priorité d'embauche est effective, fait l'objet d'une interprétation stricte en jurisprudence. Voy. CA de Poitiers (1^{ère} ch. civ.), 3 février 2004, SA Etablissements Chacqueneau, arrêt qui exclut du champ de la priorité d'embauche les opérations de brouettage et qui infirme le jugement du TGI de La Rochelle, 28 mars 2000, note L. BORDEREAUX, DMF, 2001, p. 434 et s.

85 Cependant, le nombre des dockers intermittents fait l'objet d'un encadrement strict avec des modalités de retrait de la carte professionnelle dans le cas où l'emploi serait trop important. Le port de Marseille fait figure d'exception par l'absence de mise en œuvre de ce dispositif. Voy., sur ce cas particulier, le document polémique émanant de la Cour des comptes, en 2010, sur « Le grand port maritime de Marseille : blocage social et déclin ».

86 Article L. 511-2 de l'ancien Code des ports maritimes. Le décret n°92-1130 du 12 octobre 1992 précise ce qu'il faut entendre par avoir « régulièrement travaillé ».

délivré de carte professionnelle après l'entrée en vigueur de la loi, si bien que la catégorie des dockers professionnels intermittents est appelée à disparaître lorsque ceux-ci atteindront l'âge de la retraite. Du droit commun, les dockers connaissaient déjà le régime général de la sécurité sociale, sous réserve de quelques adaptations rendues nécessaires par l'intermittence⁸⁷. Placés dans un rapport de travail subordonné, ils vont donc s'exposer à la discipline de l'entreprise et au risque du licenciement. Cependant, en cas de rupture de leur contrat pendant la période d'essai ou de licenciement pour motif économique⁸⁸, les dockers mensualisés retrouvent le bénéfice de leur carte professionnelle. Ils vont aussi profiter de nouveaux droits, par application du Code du travail, notamment en matière de relations collectives et de santé et sécurité au travail⁸⁹. Le régime de travail des ouvriers dockers occasionnels est lui-même clarifié. Dans le cadre de la loi de 1992, ceux-ci sont recrutés par contrat à durée déterminée, la manutention portuaire étant regardée comme un secteur d'activité où il est d'usage de recourir au CDD. Ils ne sont pas assujettis aux mêmes obligations que les intermittents, notamment en matière de disponibilité⁹⁰. La loi a permis de réduire le sureffectif à travers divers mécanismes⁹¹, dont un accès au dispositif de départ anticipé à la retraite en raison de l'exposition à l'amiante, sans remplacement systématique⁹². En ne s'appliquant pas aux grutiers, la loi de 1992 maintenait une différenciation statutaire entre métiers de la manutention qui sera par la suite contestée. Par contre, concernant les conditions d'emploi des dockers, alors que celles-ci étaient très largement dépendantes d'usages locaux, repris sous la forme d'accords conclus au niveau du port⁹³, la loi de 1992 a abouti à l'adoption d'une convention collective nationale de la manutention, le 31 décembre 1993. Cette convention s'applique, elle, à l'ensemble des salariés des entreprises de manutention portuaire⁹⁴. Elle inscrit les salariés concernés dans une logique de carrière, à travers la classification des emplois et la reconnaissance de droits en matière de formation professionnelle⁹⁵.

Les conséquences sociales de la loi de 2008

« Pour résumer ce qui a été fait, glisse un manutentionnaire, on peut dire que ce sont les grutiers qui ont été repeints en dockers »⁹⁶.

Afin de répondre à des impératifs de meilleure performance économique, les ports français

87 Voy. la synthèse déjà ancienne de R. JAMBU-MERLIN, « Les gens de mer », in R. RODIERE (dir.), *Traité de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1978, p. 297 et s.

88 Pour tout autre motif, la décision relève du BCMO : article L. 511-2-II §1 de l'ancien Code des ports maritimes, repris à l'article L. 5343-3 du Code des transports. Voy. l'arrêt du Conseil d'Etat, 15 mai 1996, M. Hiriart, note R. REZENTHEL, « La réforme de la manutention portuaire devant le juge administratif », RFDA, n°4, 1997, p. 837 et s.

89 Th. AUBERT-MONPEYSEN, op. cit., 1994 ; L. BORDEREAUX, op. cit., 2005.

90 La Cour de cassation considère aujourd'hui, après avoir développé une approche différente (M.-Y. LE GARREC, « La reconnaissance du statut d'ouvrier docker professionnel intermittent (à propos de deux arrêts de la CAA de Nantes et de la CA de Montpellier) », DMF, 2000, p.849 et s. ; Soc. 26 novembre 2002, 2 espèces, note L. BORDEREAUX, DMF, 2003, p. 408 et s.), que les juges du fond doivent qualifier la relation de travail des dockers au regard des conditions concrètes d'exercice de leur activité (dockers occasionnels obligés de se présenter deux fois par jour à l'embauche sous peine de sanctions disciplinaires) : Soc. 10 mars 2009, n°07-41892, note P. CHAUMETTE, *Droit social*, 2009, p. 738 et s. et note L. BORDEREAUX, DMF, 2009, p. 668 et s.

91 Sur la conséquence de la signature d'une conversion de conversion sur la qualité de docker : CAA de Marseille, 15 mars 2005, (req. n°01MA01828), M. Antoine X., note L. BORDEREAUX, DMF, 2006, p. 438 et s. ; CA Nîmes (Ch. soc.), 19 janvier 2010, n°06/01226, Madame Leslie X, note L. BORDEREAUX, DMF, 2010, p. 725 et s.

92 Cour des Comptes, Rapport public thématique sur Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action, Juillet 2006, p. 41 et s., qui insiste sur le coût de ce dispositif, qui « a été dévoyé pour devenir, dans certains cas, un outil de gestion de l'emploi, faisant peser sur la branche AT/MP du régime général de la sécurité sociale une charge indue parfois dépourvue de lien réel avec le problème de l'amiante et contribuant pour une part importante à son déficit. »

93 M.-Y. LE GARREC, op. cit., p. 62 et s. Concernant une situation particulière au port de La Rochelle-La Pallice, avec une catégorie locale de « docker complémentaire », R. REZENTHEL, « Vers la disparition progressive de la carte professionnelle de docker », note sous Soc. 22 juin 2011, n°09.70575, DMF, 2011, p. 857 et s.

94 Article 1^{er} de la Convention collective du 31 décembre 1993, qui précise que la convention s'applique « aux entreprises relevant par leur activité principale de la manutention portuaire telle que définie par le décret n° 73-1036 du 9 novembre 1973 (code APE 7404), et situées en France métropolitaine et dans les départements de la Réunion et de la Guyane ». L'article 2 vise expressément les 3 catégories d'ouvriers dockers instituées en 1992 (article 2).

95 Articles 3 et 12 de la Convention collective du 31 décembre 1993.

96 Th. TEILLARD, « Avec la réforme portuaire, adieu les grutiers, vive les dockers ! », *Le Marin*, vendredi 13 mai 2011, p. 2.

ont fait l'objet de deux réformes importantes durant ces dernières années. La première, découlant de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, prolonge un mouvement déjà engagé de décentralisation de « la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'Etat », par transfert aux collectivités locales⁹⁷.

La réforme opérée ensuite par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 s'est principalement attachée à faire évoluer la gouvernance des anciens Ports autonomes, qui deviennent des Grands ports maritimes. Elle ne concerne pas les ports d'intérêt national précédemment transférés aux collectivités locales. Sur le plan social, cette loi est couramment présentée comme parachevant la réforme du statut des dockers de 1992⁹⁸. Deux principales lacunes étaient en effet caractérisées : la situation particulière à Marseille-Fos et la question du maintien des salariés chargés de la conduite et de la maintenance des grues et portiques dans un rapport d'emploi direct avec les Ports autonomes. Le leitmotiv mis en avant à l'appui de la réforme était alors le manque d'unité dans la chaîne de commandement de la manutention qui résultait de cette situation⁹⁹.

A travers la cession de l'exploitation des outillages à des opérateurs privés¹⁰⁰, la loi de 2008 a prévu que les personnels grutiers devaient rejoindre les sociétés de manutention, devenant des salariés au même titre que les dockers. C'est par un accord-cadre du 30 octobre 2008¹⁰¹ que les conditions de ce transfert ont été arrêtées, celui-ci améliorant le cadre supplétif défini à l'article 12 de la loi de 2008. En particulier, il double la période durant laquelle le salarié transféré bénéficie d'un droit au retour dans l'effectif du port (14 ans) en cas de licenciement économique¹⁰² et il instaure un droit au retour de 3 ans pour difficulté d'adaptation du salarié dans sa nouvelle entreprise ou problème physique ou psychologique¹⁰³. Cet accord a ensuite été suivi par des protocoles négociés dans chaque port. Les grutiers qui refusaient le transfert sont restés des employés des Grands ports maritimes. Le transfert, pour être effectif, doit ainsi faire l'objet d'une convention tripartite de détachement entre le Grand port maritime concerné, l'agent et la société de manutention¹⁰⁴.

En avril 2011, la Convention collective nationale unifiée « Ports et manutention »¹⁰⁵ a été signée, plaçant les personnels portuaires (grutiers...) et les dockers sous un même statut collectif¹⁰⁶. La réalisation du transfert des personnels grutiers, de même que la négociation de la convention collective unifiée, ont fait l'objet d'un important mouvement social¹⁰⁷, qui

97 R. REZENTHEL, « La loi du 13 août 2004 et l'extension de la décentralisation en matière portuaire », DMF, 2004, p. 868 et s. ; du même auteur, « Quinze ans de décentralisation en matière portuaire », DMF, 1998, p. 1084 et s. et « L'extension de la décentralisation des ports maritimes », DMF, 2002, p. 483 et s. ; A. BELLAYER-ROILLE, « La décentralisation portuaire en Bretagne », in J.-P. BRAS et G. ORANGE (dir.), Les ports dans l'Acte II de la décentralisation, Paris, L'Harmattan, 2007.

98 Voy. le Rapport d'information n°728 du sénateur Charles REVET sur la réforme portuaire, enregistré à la Présidence du Sénat le 6 juillet 2011, p. 14.

99 Voy., le Rapport public thématique de la Cour des comptes sur Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action, Juillet 2006, p. 61 et s. qui pointe, outre, les conséquences de cette situation en matière de coût du service.

100 La procédure est prévue à l'article 9 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008. Le bilan sur ce point est contrasté, l'argument mis en avant étant l'impact de la crise économique sur le secteur : Rapport d'information n°728 de Charles REVET, précité, p. 21 et s.

101 Conformément à l'article 11 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008. Le décret n°2008-1240 a rendu son contenu effectif.

102 Article III-8 de l'accord-cadre.

103 Article III-6 de l'accord-cadre.

104 Article III-1 et annexe comportant un modèle type de la convention tripartite individuelle de détachement.

105 L'article 14 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 prévoyait l'ouverture d'une négociation en ce sens. Elle a été étendue par arrêté du 6 août 2012

106 Le Champ d'application de la Convention est défini comme il suit. Article 1^{er} : « Les dispositions de la convention collective nationale portuaire unifiée ports et manutention s'appliquent aux entreprises, établissements ou toute autre structure, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise dont dépend cet établissement ou cette structure, situés en France métropolitaine, et dont l'activité déployée à titre principal est l'une des activités énumérées ci-après : (...) 2. La manutention portuaire dans les ports maritimes de commerce ; 3.L'exploitation et / ou la maintenance d'outillages de quai pour la manutention de vrac solides ou marchandises diverses et l'exploitation et / ou la maintenance d'outillages d'engins de radoub des ports maritimes ; 4.L'exploitation et / ou la maintenance des installations de chargement et déchargement de vrac liquides lorsqu'elles sont exercées par une filiale des entreprises visées au 1 quand bien même la participation détenue deviendrait minoritaire. (...) ». L'article 2 précise que « Les dispositions de la présente convention collective s'appliquent à l'ensemble des salariés des entreprises, établissements visés au champ d'application défini ci-dessus et appartenant aux catégories ci-après définies : ouvriers ; ouvriers dockers ; employés ; techniciens ; agents de maîtrise ; cadres. »

107 Voy., par exemple, P.-H. ALLAIN et A. SCHWARTZBROD, « La réforme portuaire échoue sur la grève », Libération, 4 février 2011, p. 14 et 15.

portait en particulier sur les droits en matière de départs anticipés pour pénibilité¹⁰⁸ et sur l'articulation de ce régime avec le dispositif amiante¹⁰⁹. Cette négociation¹¹⁰ a abouti un accord placé en annexe de la Convention collective unifiée¹¹¹, lequel prévoit la possibilité pour le travailleur portuaire qui a exercé pendant 15 années l'un des métiers qualifiés de pénibles¹¹² de cesser son activité. L'anticipation de l'âge de la retraite est plafonnée à deux ans, alors que la demande syndicale était de quatre ans¹¹³. Parallèlement, un autre accord annexé prévoit la possibilité d'une cessation anticipée d'activité de 12 mois après 18 ans d'exercice d'un des métiers qualifiés de pénibles. Le cumul de ces deux dispositifs permet une anticipation de 3 ans de l'âge de la retraite¹¹⁴. L'anticipation prévue par l'annexe pénibilité peut se cumuler avec un départ fondé sur le dispositif amiante dans la limite d'une anticipation globale de 5 ans¹¹⁵.

21222 - Un salariat à l'heure de la mondialisation

L'évolution du statut social des dockers depuis 1947 montre, selon nous, les conditions de réalisation d'un compromis tripartite, inscrit dans l'effort d'après-guerre de reconstruction, puis sa remise en cause notamment sous la pression du droit communautaire de la concurrence. En effet, si les propositions successives de directives qui envisageaient d'inclure les services de manutention dans le champ de la libre prestation de service n'ont pas abouti¹¹⁶, cette activité ne saurait être tenue hors du champ d'application du droit communautaire originaire et des grandes libertés économiques qu'il porte (principes de libre concurrence, de transparence, de liberté d'établissement, de libre circulation des travailleurs). Cette position a été rappelée à plusieurs reprises par l'actuelle Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE), qui refuse de reconnaître à la manutention portuaire la qualité de service d'intérêt général¹¹⁷. Elle s'inscrit à rebours d'une tradition française qui voyait dans la manutention l'exercice d'un service public¹¹⁸. La jurisprudence de la CJUE engage donc à la libéralisation des services de manutention portuaire¹¹⁹, à défaut de

108 Au regard des conditions prévues par la loi n°2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites.

109 R. REZENTHEL, « Les ports malades de l'amiante », DMF, 2012, p. 732 et s. ; pour une décision récente non publiée qui admet la faute inexcusable de la société Intramar, employeur d'un docker exposé à l'amiante dans son activité et son environnement de travail : Soc. 29 novembre 2012, n°11-25856.

110 Retraçant le déroulement de cette négociation dans ses dernières semaines, le journal Le Marin et, notamment, Th. TEILLARD, « Ports. De nouveau en grève le week-end », vendredi 7 janvier 2011, p. 6 ; les dossiers spéciaux « Vers un nouveau durcissement du conflit portuaire », vendredi 21 janvier 2011 et « Port : le bras de fer », vendredi 28 janvier 2011 ; « Réforme portuaire : tous dockers ! », vendredi 13 mai 2011 et « La réforme portuaire bouclée en métropole », vendredi 17 juin 2011. Voy. aussi le Rapport d'activité de l'UNIM, La manutention portuaire en 2010, Mai 2011, présenté par le Délégué général X. GALBRUN.

111 Annexe III de la Convention collective unifiée, « Dispositifs conventionnels de prise en compte de la pénibilité et de cessation anticipée d'activité dans les métiers portuaires ».

112 Il s'agit des métiers de docker, de conducteur d'engins (portiques et grues/passerelles), d'opérateur portuaire, de maintenance portuaire, de maintenance 2^{ème} niveau liée aux services aux navires et aux outils de bord à quai, de lamaneur et haleur, de pontier et éclusier. La liste détaillée figure en annexe de l'annexe.

113 Sur la question des 4 ans : Th. TEILLARD, « Les clés d'un bras de fer imprévu », Le Marin, vendredi 21 janvier 2011, p. 3. et les interviews du ministre de l'époque, Th. MARIANI, et de T. HAUTOBOIS, secrétaire de la Fédération nationale des ports et docks CGT, Le Marin, vendredi 28 janvier 2011, p. 10 et 11.

114 L'article 4 de l'annexe « cessation anticipée d'activité » prévoit ce cumul.

115 Article 3 § 3 de l'annexe « pénibilité ».

116 Il s'agit de l'échec des propositions de directives de 2003 et 2006. La dernière en date a été rejetée par le Parlement européen le 18 janvier 2006.

117 L'arrêt CJCE, 10 novembre 1991, *Merci convenzionali Porto di Genova*, aff. C-179/90, DMF, 1992, p. 123 et s., note P. BONASSIES, rappelle que le droit communautaire s'oppose à une réglementation nationale qui imposerait le recours à une compagnie portuaire composée exclusivement de travailleurs nationaux ou qui faciliterait de manière abusive l'exploitation de ce service par une compagnie nationale ; P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, LGDJ, 2006, parlent de la jurisprudence « nuancée » de la Cour en la matière, à la suite de l'arrêt de la CJCE, 16 septembre 1999, aff. C-22/98, *Becu*, note M.-Y. LE GARREC, DMF, 2000, p. 176 et s., ce dernier validant le principe d'une activité réservée à des ouvriers portuaires reconnus par une commission paritaire. Voy., aussi, la synthèse de Ph. CORRUBLE, « Le droit communautaire de la concurrence appliqué aux ports européens », DMF, 2002, 1^{ère} partie p. 68 et s. et 2nd partie p. 160 et s.

118 R. REZENTHEL, « Les ports et la concurrence », DMF, 1998, p. 959 et s. A noter que le Conseil de la concurrence a lui-même apprécié des pratiques tarifaires en vigueur au Havre en matière de manutention, à l'aune du droit de la concurrence : G. GUEGUEN-HALLOUET, « Les activités portuaires à l'épreuve des règles de concurrence », DMF, 2008, p. 690 et s. ; « Haro sur le Yalta havrais de la manutention : une nouvelle contribution au processus de diffusion des préoccupations concurrentielles aux activités portuaires », *Revue de droit des transports*, Septembre 2010, p. 18 et s. et, du même auteur, la contribution dans le présent Annuaire, « Les ports maritimes français à l'épreuve du droit européen. Entre intérêt général et marché ».

119 M.-Y. LE GARREC, « Manutention portuaire et abus de position dominante », note sous CJCE, 12 février 1998, aff. C-163/96, *Silvano Raso (Port de la Spezia)*, DMF, 1998, p. 848 et s. ; R. REZENTHEL, « La libéralisation de la gestion portuaire »,

l'adoption d'un droit dérivé spécifique. Cette libéralisation s'inscrit dans un contexte plus global, de mondialisation du transport maritime et met en cause, à divers titres, le rôle de l'Etat dans l'organisation de ce secteur, y compris sur le plan social.

En effet, l'interventionnisme étatique dans l'institutionnalisation du régime social des dockers, en 1947, a été regardé comme une manifestation particulière de l'Etat providence, au regard des conditions difficiles qui caractérisent l'exercice de cette profession¹²⁰. Il s'agissait alors d'inscrire dans le statut même des dockers une logique de compensation de la pénibilité subie, y compris dans la rémunération, ce qui renvoie à la thématique de la « monétarisation de la santé » évoquée par B. TRENTIN¹²¹. Ce constat vaut aujourd'hui pour le cumul des régimes de départ anticipé à la retraite en matière de pénibilité et d'amiante.

La redéfinition du rôle de l'Etat, devenant un accompagnateur de réformes fondées sur les besoins ou la réalité du marché, participe en quelque sorte de la banalisation du droit du travail applicable aux dockers. Ainsi, les mouvements sociaux observés depuis 1992 réinscriraient les dockers, non plus dans les tensions qui s'exerceraient sur le compromis réalisé à l'échelle de la corporation, mais dans une histoire du droit du travail centrée sur les conquêtes ouvrières, telle que la présentait G. LYON-CAEN, lorsqu'il écrivait que « la législation du travail n'a pas été accordée par un Etat se voulant impartial et au-dessus des classes et des luttes sociales. [Le droit du travail] n'est pas un droit d'arbitrage. Ramener le droit du travail à une politique interventionniste (XIXème siècle) ou à une politique de médiation (1936), c'est défigurer son histoire. (...) Il est un droit né de la pression des travailleurs sur le Parlement, le gouvernement ou le patronat, un droit conquis et non octroyé »¹²².

Une autre approche de cette transformation du rôle de l'Etat se dégage des critiques portées par les armateurs et entreprises de manutention. Il s'agit de l'idée selon laquelle les ports français auraient hérité d'une sorte de handicap concurrentiel originel, lié à la forme même de l'interventionnisme Etatique. La loi ne serait plus seulement porteuse de protections inappropriées, elle serait en elle-même une source de pesanteur au regard du temps nécessaire à l'adoption d'une réforme, à sa mise en œuvre¹²³. Cette critique peut être rapprochée de la théorie dite « des sources juridiques », qui entend démontrer que les Etats à tradition juridique civiliste, plus interventionnistes, seraient désavantagés par rapport aux pays de Common Law dans leur abord de la réglementation économique, lesquels privilégient la régulation par le marché et le contrat¹²⁴.

En conclusion, un constat – non dépourvu d'ironie – peut alors être dressé : le glissement opéré vers le salariat depuis la loi de 1992 s'est réalisé dans une période qui connaît une sérieuse remise en question des protections conférées par le droit du travail¹²⁵, cherchant péniblement à trouver les conditions d'une nouvelle « flexicurité »¹²⁶ et à renouveler les

ADMO, 2006, p. 331 et s. et du même auteur « Le droit portuaire : une évolution du droit public vers le droit privé », ADMO, 2008, p. 647 et s.

120 Développant cette approche : L. BORDEREAUX, op. cit., 1999, p. 37 et s.

121 B. TRENTIN, *La cité du travail. Le fordisme et la gauche*, Paris, Librairie Arthème Fayard/IEA de Nantes, 2012, p. 95 et s.

122 Selon les termes du célèbre article de G. LYON-CAEN, « Les fondements historiques et rationnels du droit du travail », initialement publié dans *Droit ouvrier* en janvier 1951 et repris, plus récemment, en février 2004, p. 52 et s.

123 Il s'agit alors de « promouvoir un moins d'Etat » selon R. CASTEL, *La montée des incertitudes*, Paris, Editions du Seuil, 2009, p. 43 et s., lequel considère que « face à ces ambiguïtés, seule une référence au droit et à une certaine inconditionnalité du droit peut être le garant de la présence d'un Etat social digne de ce nom. »

124 Voy. l'analyse critique de cette théorie par S. DEAKIN, P. LELE et M. SIEMS, « L'évolution du droit du travail : évaluation et comparaison des régimes réglementaires », *Revue internationale du travail*, 2007, n°3-4, p. 143 et s.

125 Témoignage de cette réflexion autour de la remise en cause actuelle du droit du travail : M. RIGAU, *Droit du travail ou droit de la concurrence sociale ? Essai sur un droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause*, Bruxelles, Bruylant, 2009. Voy. aussi les analyses de Fr. GAUDU, « L'avenir du droit du travail », in « 13 paradoxes du droit du travail », *Semaine sociale Lamy*, n° spécial dirigé par Ph. WAQUET, supplément au n°1508, 10 octobre 2011, p. 269 et s. ; plus anciennement M.-A. MOREAU et G. TRUDEAU, « Le droit du travail face à la mondialisation de l'économie », *Relations industrielles*, 1998, vol. 53, n°1, p. 1 et s. ; les différentes contributions à l'ouvrage *Le droit du travail à l'épreuve de la globalisation*, A. LYON-CAEN et Qu. URBAN (dir.), Paris, Dalloz 2008 ; et R. CASTEL, *La montée des incertitudes*, Paris, Editions du Seuil, 2009, en particulier les p. 69 et s.

126 Le concept de « flexicurité » a été introduit en France autour de la question de la sécurisation des parcours professionnels suite à la conclusion de l'accord du 23 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail : G. AUZERO, « L'accord du 23

fondements même de l'Etat providence¹²⁷. La « flexicurité » emporte l'impératif d'un remodelage des protections pour répondre aux contraintes de la mondialisation. « Globalement, la mondialisation profite à la croissance et à l'emploi, mais les changements qu'elle entraîne exigent des adaptations rapides de la part des entreprises et des travailleurs. (...) Pour s'adapter, il faut un marché du travail plus souple et des niveaux de sécurité qui répondent aux besoins nouveaux tant des employeurs que des travailleurs »¹²⁸.

De ce fait, la méfiance affichée par les dockers quant à leur absorption dans le droit commun s'avérerait, de manière prémonitoire, fondée. Le salariat que progressivement ils rejoignent est marqué par une dégradation accentuée, depuis les années quatre-vingt-dix, des conditions de travail en raison, d'une part, de l'intensification du travail et, d'autre part, de la perte d'autonomie des travailleurs¹²⁹. Les causes généralement avancées de cet accroissement de la charge de travail sont la réduction des effectifs, l'introduction de certaines méthodes de management qui responsabilisent les individus sans forcément leur attribuer en contrepartie des avantages salariaux significatifs et l'évolution technologique. La subordination présente aujourd'hui des traits bien différents de ceux qu'elle arborait dans le modèle industriel qui lui donna naissance¹³⁰.

Si un auteur, au sujet du travail des dockers dans les conditions antérieures à la loi de 1992, écrivait : « l'entreprise n'a donc aucune réalité, elle n'intervient pas dans l'organisation du travail (...). Elle n'intervient pas sur la direction même des opérations, c'est le contremaître qui est un intermédiaire entre l'entité entreprise et la communauté ouvrière des dockers. Donc, l'entreprise, cela n'existe pas, c'est un rouage technique, vraiment c'est un auxiliaire de recrutement pour le port, pour le trafic maritime. Voyez, il y a les dockers, les navires, puis l'entreprise qui intervient un peu comme un rouage technique »¹³¹. Ce constat semble aujourd'hui remis en cause. La gestion de l'emploi se déplace du port et des intérêts à la fois privés et publics qu'il représente vers des entreprises dont les objectifs ne peuvent être réduits à ceux de l'activité pour laquelle elles ont été constituées, répondant notamment à des impératifs financiers¹³². Les dockers deviennent des salariés ordinaires, en prise avec les « affres » de la mondialisation qui rongent les anciennes protections du droit du travail des Etats développés.

janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail : l'ébauche d'une flexisécurité à la française », RDT, 2008, p. 152 et s. ; M. BONNECHERE, « Travail décent et modernisation du droit du travail », Travail et Emploi, n°113, 2008, p. 91 et s. ; Le numéro spécial de la Revue de l'IRES, « Flexicurité, sécurisation des parcours professionnels et protection sociale », n°63, 2009/4. La thématique de la sécurisation des parcours professionnels est reprise dans le récent accord du 11 janvier 2013, « pour un nouveau modèle économique et social au service de la compétitivité des entreprises et de la sécurisation de l'emploi et des parcours professionnels des salariés », commenté dans la Semaine sociale Lamy, n°1568, 21 janvier 2013, dossier « ANI du 11 janvier 2013. Entre flexibilité et sécurisation de l'emploi ».

127 Dénonçant la manière avec laquelle l'argument de la mondialisation est avancé à l'appui de la revendication d'une plus grande flexibilité et parlant à ce titre de « contestation proprement réactionnaire du droit social », A. JEAMMAUD, « Les droits du travail à l'épreuve de la mondialisation », Droit ouvrier, 1998, p. 240 et s.

128 Il s'agit des dispositions liminaires de la Communication de la Commission COM(2007)359 du 27 juin 2007 : Vers des principes communs de flexicurité : des emplois plus nombreux et de meilleure qualité en combinant flexibilité et sécurité. Voy. les commentaires d'A. SUPLOT, « Fragments d'une politique législative du travail », Droit social, 2011, p. 1151 et s. et de S. JUBE, Droit social et normalisation comptable, Paris, L.G.D.J., 2011, p. 539 et s.

129 Voy. J. BUE, Th. COUTROT et I. PUECH (dir.), Conditions de travail : les enseignements de vingt ans d'enquêtes, Paris, OCTARES Editions, 2004 et J. BUE, Th. COUTROT et N. GUIGNON, « L'évolution des conditions de travail », in L'emploi, nouveaux enjeux, INSEE, ed. 2008, p. 61 et s.

130 A. SUPLOT, « Les nouveaux visages de la subordination », Droit social, 2000, p. 131 et s. Retraçant l'histoire de ce salariat : R. CASTEL, Les métamorphoses de la question sociale, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1995, (Folio essais n°349).

131 L. HISLAIRE, « Le droit commun du travail conduit-il à la disparition du métier de docker ? », ADMO, 1995, p. 147 et s.

132 Sur des approches doctrinales récentes s'intéressant aux rapports entre l'entreprise et au droit du travail, se reporter aux contributions réunies dans l'ouvrage La crise de l'entreprise et de sa représentation, A. LYON-CAEN et Qu. URBAN (dir.), Paris, Dalloz, 2012 ; ainsi que J.-Ph. ROBE, « L'entreprise et la constitutionnalisation du système-monde de pouvoirs », intervention au Collège des Bernardins, 2011 et Ch. HANNOUN, « L'impact de la financiarisation de l'économie sur le droit du travail », RDT, 2008, p. 288 et s.

213 - De la pénibilité au travail.

La pénibilité des emplois portuaires a été prise en compte dans le cadre de la négociation collective. La loi du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites a imposé une obligation de négocier dans les branches et les entreprises ; la loi du 20 janvier 2014 reprend cette obligation à l'article L. 4163-1 du code du travail ; elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Désormais, la prévention de la pénibilité fait l'objet d'un titre VI dans le livre I^{er} de la Quatrième partie du Code du travail intitulé « *Dispositions particulières à certains facteurs de risques professionnels et à la pénibilité* » composé de 3 chapitres relatifs à la fiche de prévention des expositions, au compte personnel de prévention de la pénibilité et aux accords de prévention de la pénibilité.

a) La fiche de prévention des expositions

Introduits par la réforme de 2010, les articles L. 4121-3-1 et D. 4121-5 du code du travail imposent à l'employeur d'établir une fiche de prévention pour chaque salarié exposé à des facteurs de risques limitativement énumérés et susceptibles de laisser des traces durables, identifiables et irréversibles sur la santé. Il revient à l'employeur d'évaluer le seuil d'exposition de ses salariés. La loi précise, afin de faciliter et sécuriser le renseignement du seuil d'exposition, que l'établissement de la fiche d'exposition ne soit obligatoire que pour les risques dépassant les seuils d'exposition fixés par décret à paraître. Ces seuils seront déterminés en prenant en compte les mesures de protection collective et individuelle. Ce n'est donc plus à l'employeur de procéder à l'évaluation de ces seuils.

Certains seuils d'exposition sont déjà définis par la réglementation relative aux valeurs limites d'exposition professionnelle. D'autres devront faire l'objet d'une définition. C'est pourquoi, une concertation a été lancée avec les partenaires sociaux afin d'aboutir à une définition cohérente des différents seuils.

Un accord collectif de branche étendu pourra caractériser l'exposition des travailleurs par des situations types d'exposition en faisant notamment référence aux postes occupés et aux mesures de protection individuelle et collective. Un décret devra préciser les conditions dans lesquelles l'employeur pourra prendre en compte ces situations-types pour établir la fiche d'exposition. Une précision concerne les intérimaires puisque les entreprises utilisatrices devront transmettre à l'ETT les informations nécessaires afin que cette dernière puisse établir la fiche individuelle d'exposition. Les conditions de la transmission et les modalités d'établissement de la fiche seront précisées par décret (art. L. 4161-1 L. 4161-2 C. Travail).

b) Le compte personnel de prévention de la pénibilité

Grande nouveauté de la loi, le compte personnel de prévention de la pénibilité qui doit permettre au salarié exposé à un ou plusieurs facteurs de risques d'accumuler des points afin de :

- pouvoir suivre une formation pour accéder à un emploi moins exposé. Le titulaire du compte pourra en faire la demande qu'il soit salarié ou demandeur d'emploi ;
- financer le complément de rémunération et les cotisations sociales afférentes en cas de passage à temps partiel. Le salarié pourra en faire la demande à tout moment, l'employeur pouvant prononcer un refus qu'à la seule condition de démontrer que la réduction du temps de travail est impossible compte tenu de l'activité économique de l'entreprise ;
- financer une majoration de durée d'assurance vieillesse et un départ anticipé à la retraite, la demande de liquidation des droits pouvant être effectuée dès l'âge de 55 ans sous réserve de l'acquisition d'un nombre suffisant de points.

Toute exposition d'un travailleur reportée dans la fiche individuelle d'exposition ouvre droit à l'acquisition de points sur le compte personnel de prévention de la pénibilité. Un décret doit déterminer les conditions d'utilisation du compte ainsi que le barème de points nécessaires pour chaque type d'utilisation.

Tous les salariés de droit privé ainsi que les salariés des personnes publiques employés dans des conditions de droit privé à l'exception des salariés affiliés à un régime spécial de

retraite comportant un dispositif de reconnaissance et de compensation de la pénibilité et dont la liste sera fixée par décret, peuvent prétendre à ce dispositif.

Un décret doit également fixer les modalités d'inscription des points, le nombre maximal de points pouvant être acquis par le salarié ainsi que le nombre de points auquel ouvriront droit les multi-expositions aux facteurs de risques. L'inscription des points sur le compte sera gérée par les caisses d'assurance retraite via la déclaration de l'employeur relative à l'établissement de la fiche de prévention. Ces mêmes caisses de retraite devront informer chaque année, selon des modalités à définir également par décret, les salariés des points acquis au titre de l'année écoulée. Les salariés pourront saisir les caisses de toutes les réclamations portant sur leur compte, que celle-ci soit issue d'un désaccord avec l'employeur sur l'effectivité de l'exposition ou de la gestion du compte par la caisse.

Le compte personnel de prévention de la pénibilité est financé par l'ensemble des employeurs lesquels verseront une contribution dont le taux doit être fixé par décret (dans la limite de 0,2 % de la masse salariale). Une majoration de cette contribution repose uniquement sur les employeurs exposant effectivement leurs salariés à des facteurs de pénibilité. Son taux, fixé par décret, devrait être compris entre 0,3 % et 0,8 % de la masse salariale pour les salariés exposés à des facteurs et entre 0,6 % et 1,6 % pour les salariés exposés simultanément à plusieurs facteurs d'expositions. A noter enfin que les caisses de retraite pourront contrôler, sur pièces et sur place, l'effectivité et l'ampleur des expositions ainsi que l'ensemble des données déclarées. Des modifications à apporter sur le compte du salarié pourront le cas échéant être notifiées à l'employeur et au salarié. En outre, en cas de déclaration inexacte, l'employeur pourra se voir infliger une pénalité dans la limite de 50 % du plafond mensuel de sécurité sociale pour chaque salarié ayant fait l'objet d'une déclaration inexacte (art. L. 4161-1 à L. 4162-21 C. Travail).

c) Les accords ou plans d'action en faveur de la prévention de la pénibilité

Les entreprises d'au moins 50 salariés ou appartenant à un groupe d'au moins 50 salariés, dont au moins 50 % de l'effectif sont exposés à un ou plusieurs facteurs de risques d'exposition professionnelle ont l'obligation de négocier un accord ou d'élaborer un plan d'action en faveur de la prévention de la pénibilité. En l'absence d'accord ou de plan, ces entreprises se voient notifier une pénalité. Ces dispositions jusqu'ici prévues aux articles L. 138-29 à L. 138-31 du Code de la sécurité sociale deviennent par l'effet de la loi les articles L. 4163-2 à L. 4163-4 du Code du Travail.

En outre, l'article L. 4163-1 précise que ces dispositions sont applicables aux employeurs de droit privé, aux EPIC et aux établissements publics administratifs (EPA) employant des personnes dans des conditions de droit privé. Enfin, à compter du 1^{er} janvier 2015, le défaut d'accord devra faire l'objet d'un procès verbal de désaccord (art. L. 4163-2 C. Travail).

d) Bilan et rapport annuels en matière de santé et de sécurité

Aux termes de l'article L. 4612-16 du Code du Travail, l'employeur doit présenter, au moins une fois par an, au CHSCT un rapport annuel écrit faisant le bilan de la situation générale de la santé, de la sécurité et des conditions de travail dans son établissement et des actions menées au cours de l'année écoulée ainsi qu'un programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail lequel fixe la liste détaillée des mesures devant être prises au cours de l'année à venir, ainsi que, pour chaque mesure, ses conditions d'exécution et l'estimation de son coût. A compter du 1^{er} janvier 2015, l'employeur devra traiter la question de la pénibilité de manière spécifique dans le rapport et prévoir des mesures de prévention de ce risque dans le programme (C. Trav., art. L. 4612-16 mod.)

Ces dispositions glissent du code de la sécurité sociale vers le code du travail, de la retraite anticipée compensant la pénibilité vers la logique de prévention des risques et l'amélioration des conditions de travail. Concernant les métiers portuaires un accord collectif a été conclu le 15 avril 2011 et l'annexe « pénibilité du travail » date du 16 avril 2011. Cette accord

collectif définit de manière précise et spécifique la notion de pénibilité ; il retient des critères spécifiques pour les métiers portuaires. Il comporte un référentiel métiers ; tous les salariés ayant un minimum d'ancienneté sont éligibles. Il comporte des taux de remplacement en termes d'emploi. Son contenu est riche et envisage la prévention, la polyvalence, la formation à la sécurité, la compensation par une cessation anticipée d'activité. Ce dernier volet est le plus important, faute d'une possibilité de reclassement des dockers vers des postes allégés ou des postes sans manutention portuaire. L'Etat a mobilisé 50 millions d'euros afin de contribuer au fond de pénibilité, en sus des cotisations patronales ; les cotisations des salariés sont légères.

214 – La recherche de l'employeur.

La prévention des risques professionnels est centrée sur l'obligation générale de l'employeur. Cette question, de l'identification de l'employeur, se retrouve dans la phase de la reconnaissance de la maladie professionnelle. La déclaration de maladie professionnelle participe de la prévention, puisqu'elle conduit normalement à une enquête du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) notamment. L'articulation de la reconnaissance, qui ouvre vers l'indemnisation dans le cadre des caisses de sécurité sociale, et de la prévention, organisée au sein de l'entreprise est une question essentielle et très difficile.

A Rouen, 43 dockers ont assigné cinq entreprises de manutention portuaire devant le conseil de prud'hommes, en vue de la reconnaissance de leur préjudice d'anxiété¹³³. Le préjudice d'anxiété peut concerner des personnes malades, ayant des symptômes médicaux, ou exposées au travail, mais non encore malades¹³⁴. Ces dockers ne recherchent pas la reconnaissance d'une maladie professionnelle liée aux expositions aux poussières d'amiante, auprès d'une caisse d'assurance maladie, ce qui relèverait en cas de contentieux de la compétence du Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale¹³⁵. L'anxiété invoquée porte sur la crainte de déclarer une maladie¹³⁶, à la suite du travail dans le port de Rouen, qui fait partie des ports visés par l'article 41 de la loi n° 98-1194 du 23 décembre 1998 de financement de la sécurité sociale pour 1999, susceptibles d'ouvrir le droit au versement d'une allocation de cessation anticipée d'activité, à la cessation de l'activité professionnelle, à la suite d'une exposition à l'amiante¹³⁷. Aucune des entreprises mises en cause ne fait partie de la liste des entreprises ayant fabriqué ou utilisé de l'amiante, mais elles exercent leurs activités de manutention portuaire sur le port de Rouen. Le tribunal n'admet ni une présomption d'expositions aux poussières d'amiante pour avoir seulement travaillé sur le port de Rouen, ni une responsabilité collective des opérateurs. « Il appartient au salarié de démontrer un lien contractuel le liant à l'entreprise mise en cause, puis une exposition aux fibres d'amiante au sein de cette entreprise ». Concernant le lien contractuel, le tribunal n'admet que les bulletins de salaires produits par les employeurs et fournis par les requérants. Pour les périodes envisagées de 1960 à 1988, cela réduit considérablement les possibilités de réclamations. Les bulletins de salaire n'étaient pas généralisés ; s'ils étaient délivrés, ils n'ont pas toujours été conservés. « Chacun des requérants en connaissait

133 Le préjudice d'anxiété a été reconnu par la Cour de cassation le 9 juillet 1996 en lien avec la surveillance médicale imposée par la contamination par le virus de l'hépatite C, à la suite d'une transfusion sanguine (Cass. civ. 1^{ère}, 9 juillet 1996, n°94-12.868, Bull. civ. 1996, I, n° 306).

134 Cass. soc. 11 mai 2010, n°09-42.241 à 09-42.257, Bull. civ. 2010, V, n° 106 ; C. BERNARD, « La recherche des préjudices des salariés «préretirés amiante» à l'aune du droit commun de la responsabilité civile », D. 2010, p. 2048 - J. COLONNA, V. RENAUX-PERSONNIC, « Préretraite amiante : le bouleversement dans les conditions d'existence, nouveau préjudice indemnisable ? », JCP E 2012, 1302 - P. JOURDAIN, « Les anciens salariés qui perçoivent l'allocation de préretraite amiante (ACAATA) peuvent-ils solliciter la réparation de leurs pertes de revenus ? », RTD Civ. 2010, p. 564 - G. VACHET, « Indemnisation des victimes de l'amiante: réparation du préjudice d'anxiété », JCP S 2010, 1261.

135 Cons. Prud'H. Rouen, 6 février 2014, n° 11/01560.

136 P. FERT, Le préjudice d'anxiété, Mémoire de master de Droit social, université de Paris II, 2013, <https://docassas.u-paris2.fr/nuxeo/site/esupversions/c00cc918-2d9d-43b7-ad44-52a05c802164>

137 R. REZENTHEL, « Les ports malades de l'amiante », DMF, 2012, p. 732 et s.

l'importance ». Un seul docker a pu présenter ses bulletins de salaires hebdomadaires de 1970 à 1990. Un ancien collaborateur d'une entreprise de manutention portuaire, dont la forme juridique a ensuite été transformée, atteste que son entreprise a fait décharger entre 1963 et 1969 plusieurs navires, les M/S Winnipeg, Washington et Cleveland, en escale à Rouen, avec déchargement de quantités importantes d'amiante en sacs. « Au vu de ses éléments, il n'est pas rapporté la preuve d'une exposition habituelle au risque d'inhalation de fibres d'amiante. Les requérants sont donc déboutés de leurs demandes.

Plusieurs entreprises ont contestées la jurisprudence relative au préjudice d'anxiété, et à son indemnisation en lien avec le versement de l'allocation de cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amiante (ACAATA). Ils ont invoqué le non-respect de principes constitutionnels afin d'obtenir le contrôle du Conseil constitutionnel sur les évolutions de la Cour de cassation. Le 12 mars 2014, la chambre sociale de la Cour de cassation a refusé de transmettre sur ce point une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) au Conseil¹³⁸. Les questions posées ne portent pas sur l'interprétation de dispositions constitutionnelles ; elles ne présentent pas un caractère sérieux, puisque le principe de responsabilité des employeurs du fait de leur obligation générale de sécurité a déjà été validé par le Conseil constitutionnel.

Lorsque le lien contractuel entre l'employeur et le docker est reconnu, ainsi que les expositions professionnelles, la reconnaissance de la maladie professionnelle peut être prolongée par la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur.

Deux illustrations peuvent en être données¹³⁹.

Un docker professionnel, intervenant de 1958 à 1985 sur le port de Marseille, a été atteint de plaques pleurales bilatérales avec épaississement, et a été pris en charge le 21 août 2003 au titre du tableau n° 30 de la législation professionnelle par la CPAM des Bouches-du-Rhône ; il a saisi la juridiction de sécurité sociale aux fins de voir reconnaître l'existence d'une faute inexcusable de sociétés d'acconage Intramar, Union phocéenne d'acconage (UPA), Rodriguez-Ely et Besson pour le compte desquelles il a tour à tour travaillé.

La cour d'appel a retenu la responsabilité d'une société, qui forme un pourvoi en cassation, invoquant que l'exposition à l'amiante, pour constituer un danger pour le salarié dont l'employeur doit avoir conscience, doit être non seulement habituelle, mais aussi significative. Le niveau quantitatif de manipulation de l'amiante était inférieur à 0, 1 % du volume global du trafic du port de Marseille, réparti entre 86 entreprises d'acconage. Donc l'employeur pouvait légitimement ne pas avoir conscience du danger auquel il exposait le salarié. La Cour de cassation rejette le pourvoi de l'employeur : « *selon l'arrêt d'appel, il résulte d'attestations suffisamment circonstanciées quant au type d'exposition au risque de contamination par l'amiante et à sa durée dans le temps que celle-ci avait un caractère habituel et provenait d'un environnement général et constant de travail dans un milieu toxique dû aux poussières résiduelles tant à bord qu'à quai ; ensuite, les primes de salissure dont bénéficiait le docker intègrent la notion de dangerosité des produits manipulés ; enfin, les ouvriers dockers travaillaient sans protection particulière, notamment lors de la manipulation de sacs contenant de l'amiante.* La cour d'appel a ainsi caractérisé une situation dangereuse que l'employeur ne pouvait, ni ne devait ignorer, ainsi que l'absence de mesures prises pour en préserver le salarié. La cour d'appel en a déduit que l'employeur avait commis une faute inexcusable.

Une seconde illustration, assez semblable, peut être fournie. Analysant les attestations d'autres dockers qui font état de manipulation d'amiante par M. X... pour le compte,

138 Cass. soc. 12 mars 2014, n° 13-23174 QPC, Sté SDV Logistique Internationale.

139 Cass. Civ. 2ème, 29 novembre 2012, n° 11-25856.

notamment, de la société Intramar et les rapprochant de celles d'un contremaître-docker et du médecin de la manutention portuaire, ainsi que d'un rapport du comité paritaire d'hygiène et de sécurité-manutention portuaire, l'arrêt de la cour d'appel retient, d'abord, que, même si le niveau quantitatif de manipulation de l'amiante était resté faible par rapport au volume global de trafic du port de Marseille (- de 0, 1 %), la répétition de ce type de manipulation dans des sacs poreux ou déchirables opérée par l'intéressé dans un environnement général et constant de travail dans un milieu toxique dû aux poussières résiduelles tant à bord qu'à quai sur une durée de trente années constitue une exposition habituelle au risque, ensuite, que les primes de salissure dont bénéficiait le docker intègrent la notion de dangerosité des produits manipulés, enfin, que les ouvriers dockers travaillaient sans protection particulière, notamment, lors de la manutention des sacs.

Ayant caractérisé par ces constatations et énonciations qui la dispensaient de toute autre recherche, comme d'une plus ample réponse au moyen prétendument délaissé, une situation dangereuse que l'employeur ne pouvait, ni ne devait ignorer et l'absence de mesures pour en préserver le salarié, la cour d'appel en a déduit à bon droit que l'employeur avait commis une faute inexcusable¹⁴⁰.

A l'inverse, un autre arrêt récent de la Cour de cassation illustre une situation nettement plus ancienne, soulevant la question du lien contractuel et de la traçabilité des expositions.

Un docker intermittent de 1944 au 27 janvier 1955 sur le port de Marseille, victime en 1998 d'une pleurésie asbestosique prise en charge au titre du tableau n° 30 de la législation professionnelle par la CPAM des Bouches-du-Rhône et indemnisée par le Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante (FIVA), a saisi la juridiction de sécurité sociale aux fins de faire reconnaître l'existence d'une faute inexcusable de la Société nouvelle de trafic maritime, aux droits de laquelle se trouve la Société industrielle de trafic maritime, (l'employeur) et a appelé la Caisse de compensation des congés payés du personnel des entreprises de manutention des ports de Marseille en la cause. Après son décès, l'instance a été reprise par ses ayants-droits. La cour d'appel d'Aix-en-Provence a rejeté leurs demandes.

L'arrêt de la cour d'appel retient que, si les dangers de l'amiante ont donné lieu à la création par le décret du 3 octobre 1951 du tableau n° 30 propre à l'asbestose, fibrose pulmonaire consécutive à l'inhalation des poussières d'amiante, les travaux mentionnés à ce tableau comme susceptibles de provoquer ces maladies étaient : « travaux exposant à l'inhalation de poussières d'amiante et notamment cardage, filature et tissage de l'amiante ».

Les sociétés de manutention portuaires n'utilisaient pas l'amiante comme matière première pour leurs propres activités et ne participaient pas à l'activité industrielle de fabrication ou de transformation de l'amiante, mais procédaient uniquement à une manipulation de divers produits dont celui-ci ; aucun document antérieur à 1999, provenant d'organismes professionnels ouvriers ou patronaux, de la médecine de prévention, du port, organe de coordination et de police, ou de tout autre organe interne à la profession, n'a été produit, permettant de mettre le risque en évidence.

De ces constatations et énonciations procédant de son appréciation souveraine des éléments de fait et de preuve débattus devant elle, la cour d'appel, qui a recherché la législation alors applicable et les conditions d'organisation du travail du salarié qui s'exécutait en extérieur, a pu déduire que l'employeur n'avait pas et ne pouvait pas avoir conscience du danger auquel était exposé son salarié, **pour une période de travail antérieure à 1977**, de sorte qu'aucune faute inexcusable ne pouvait lui être reprochée¹⁴¹.

140 Cass. civ. 2^{ème}, 25 avril 2013, n° 11-28761, Union phocéenne d'acconage.

141 Cass. civ. 2^{ème}, 23 janvier 2014, n° 12-29871, Sté Intramar.

22- Contexte socio-économique

L'objectif principal du programme de recherche ESCALES consiste à documenter les expositions professionnelles aux cancérogènes liées aux trafics conventionnels du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire (GPM-N/SN). Ce programme est une opération de recherche conçue comme une recherche-action dans l'intérêt des salariés et des institutionnels, afin de favoriser l'action pour la prévention, la reconnaissance de ces expositions et de leurs conséquences sur la santé. Même si le GPM-N/SN est un port d'importation plutôt énergétique, les autres trafics conservent leur importance pour l'activité économique régionale et ils sont, dans le cadre de ce projet ESCALES ceux qui correspondent à l'activité de manutention pratiquée par les dockers et métiers portuaires auxquels nous nous sommes intéressés. Nous aborderons plus loin dans le cadre de ce rapport et brièvement, les expositions pouvant être identifiées au cours de la phase de chargement – déchargement des produits pétroliers.

Cette « contribution » est une esquisse de l'évolution de l'infrastructure portuaire et de son trafic, à travers ses difficultés de navigabilité, la concurrence entre les terminaux pour capter le trafic et donc entre les mains d'œuvre portuaires et le type de marchandise traitée par cette main d'œuvre, ainsi que les techniques de manutention, les deux grands objets d'intérêt pour cette étude. Elle permet de dresser un cadre à l'examen des parcours professionnels et des expositions qui se construisent et surviennent pendant la phase de manutention des marchandises à l'escale des navires.

A partir de ces données de marchandises et de procédés, nous pourrions rapprocher ce contexte de l'enquête menée sur les risques cancérogènes de la manutention portuaire du trafic de marchandises conventionnelles.

221 - Evolution de l'infrastructure portuaire et du trafic. Navigabilité de la Loire

L'histoire portuaire de la Loire met en scène une rivalité séculaire entre Nantes et Saint-Nazaire, puis les nouvelles places portuaires situées sur l'estuaire de Basse-Loire (La Loire proche de son embouchure et de l'océan).

Comme tous les fleuves à marée, la « Basse-Loire » constitue une voie de pénétration économique en permettant à la navigation maritime de se rapprocher des lieux de consommation ou de production.

Cependant, les qualités nautiques de la Loire sont très limitées. Satisfaisantes au XVII^e siècle pour les vaisseaux à voile dont le tirant d'eau moyen était de 10 à 12 pieds (environ 3 à 4 m), elles permirent à Nantes de figurer parmi les établissements portuaires les plus importants de France.

Les ennemis compromettant la prospérité du port de Nantes étaient l'ensablement du fleuve et l'insuffisance des profondeurs le long de son parcours entre son embouchure et Nantes. D'autre part, à partir de 1840, la Loire fluviale ne pouvait pas supporter la concurrence du chemin de fer, plus régulier, plus rapide et plus sûr.

On pensait à l'époque et du point de vue nantais, qu'il était plus facile d'aller au devant de la mer, ainsi l'idée de créer un grand port à l'embouchure de la Loire était considérée comme la seule solution pour préserver l'activité commerciale nantaise.

En 1873, la lenteur des travaux entrepris pour concrétiser cette idée et l'opposition de la chambre de commerce à l'abandon de la Loire Maritime comme voie d'approvisionnement et du port de Nantes relançait l'idée de sa conservation. Cette position se fondait sur la conviction nouvelle d'une possible transformation du lit de la Loire. L'aménagement du fleuve

un moment en concurrence avec celui d'un canal, fut finalement choisi. La technique des dragages ayant fait de grands progrès, le succès fut éclatant. Mais au fur et à mesure de l'augmentation du tirant d'eau des navires maritimes, elles devinrent insuffisantes.

En 1954, grâce aux progrès réalisés dans la science de l'hydraulique des fleuves à marée et dans les techniques de dragage, les navires de 8 m de tirant d'eau ont alors eu accès au port de Nantes. La zone intéressée s'est également étendue tout au long de la Loire maritime.

Le port de Saint-Nazaire, créé au XIX^e siècle pour sauver le commerce nantais, et considéré au contraire après son rapide développement comme un concurrent du port de Nantes, était alors considéré constituer avec celui-ci un vaste ensemble portuaire placé sous une direction technique unique et dont la coordination des intérêts économiques défendus par les deux chambres de commerce de Nantes et de Saint-Nazaire se réalisait au sein de l'Union Maritime de la Basse-Loire et de la commission de la Loire Maritime, selon l'Union Maritime de la Basse-Loire¹⁴².

Si le port de Nantes est le principal centre de l'activité maritime en Loire, il partage cette activité avec toute une série de ports satellites qui forment comme une rue d'usine en aval : Basse-Indre, Couëron, Paimboeuf, où s'édifie un centre important d'industries chimiques, Donges où accostent les grands pétroliers venus du golfe du Mexique et du Proche et du Moyen-Orient et avec le port de Saint-Nazaire créé au siècle dernier à l'embouchure de la Loire, où prospèrent la plus puissante industrie de constructions navales de notre pays. Cet ensemble portuaire manutentionne plus de 4 millions de tonnes de marchandises chaque année »¹⁴³.

¹⁴² L'Union Maritime de la Basse Loire est un groupement des usagers des ports de la Loire-Maritime de Saint-Nazaire à Nantes, dont le but principal est de contribuer au développement et à la prospérité de tous les ports de Basse Loire. Guide des ports de la Loire Maritime, 1954, p.3

¹⁴³ Guide des ports de la Loire Maritime, 1954, p.13

Evolution de l'activité Portuaire

Tableau 1 : **Activité portuaire à Nantes en 1954**

Quai de la Fosse (amont transb. ¹⁴⁴)	Divers
Quai de la Fosse (aval transb. ¹⁴⁵) 4 premiers postes	Divers
Quai de la Fosse (aval transb.) 3 postes suivants	Divers, vin en vrac, agrumes d'Afrique du Nord
Quai Ernest Renaud	Divers, bois, exportation de blé
Quai d'Aiguillon	Divers, importation de céréales
Quai de Roche-Maurice	Minerais de Fer à l'exportation, Houille
Quai de l'usine à gaz	Houille
Quai Emile Cormerais	Hydrocarbures, goudrons
Quai privé de la Bordelaise de produits chimiques (B. Indre)	Céréales, Phosphates, Pyrites, Soufre, Nitrate
Quai de l'établissement de la Marine Nationale (Indret)	Marine, libellé hétérogène
Quais privés des Fonderies et Laminoirs de Couëron (Pontgibaud)	Houille, cuivre, plomb
Quai vertical, quai public à Paimboeuf	Bois
Estacades de Donges	Hydrocarbures

A Nantes, il y avait quai Wilson une station de désinfection des produits végétaux, chargée du contrôle sanitaire des denrées agricoles à l'import et à l'export. La station procède à la désinsectisation sous vide au bromure de méthyle effectuée dans deux autoclaves totalisant 30 m³

Le port pétrolier de Donges. La société des raffineries françaises de pétrole de l'Atlantique exploite à Donges un port en eau profonde pour les besoins de ses raffineries.

La capacité annuelle de traitement est passée de 320 000 t avant-guerre à 1,55 M t en 1953

Les entreprises de manutention en 1953 :

Cie Gale Transatlantique, TRANSAT, Allaire et Dupin, Manutention Maritime Française, Jokelson & Handstaem

Tableau 2 : **Activité portuaire à St Nazaire en 1954**

Quai de Marée	Diverses, Bois
Quai des charbonniers poste 1	Pondéreux et hydrocarbures
Quai des charbonniers poste 2	Pondéreux et hydrocarbures
Quai des darses poste 3	Pondéreux
Quai des darses poste 4	Pondéreux, diverses. Grains en vrac
Quai des grands puits	Diverses
Quai Péreire poste 7	Diverses
Quai de la prise d'eau	Diverses et pondéreux
Quai Demange poste 1	Bois (parc de stockage de la maison Hillaust et Gutzeit)
Quai Demange poste 2	Criée et centre de mareyage
Quai du commerce	Marchandises frigorifiées

144 En amont du pont transbordeur

145 En aval du pont transbordeur

Figure 1: **Le trafic d'ensemble du port dans sa progression de 1953 à 1963**

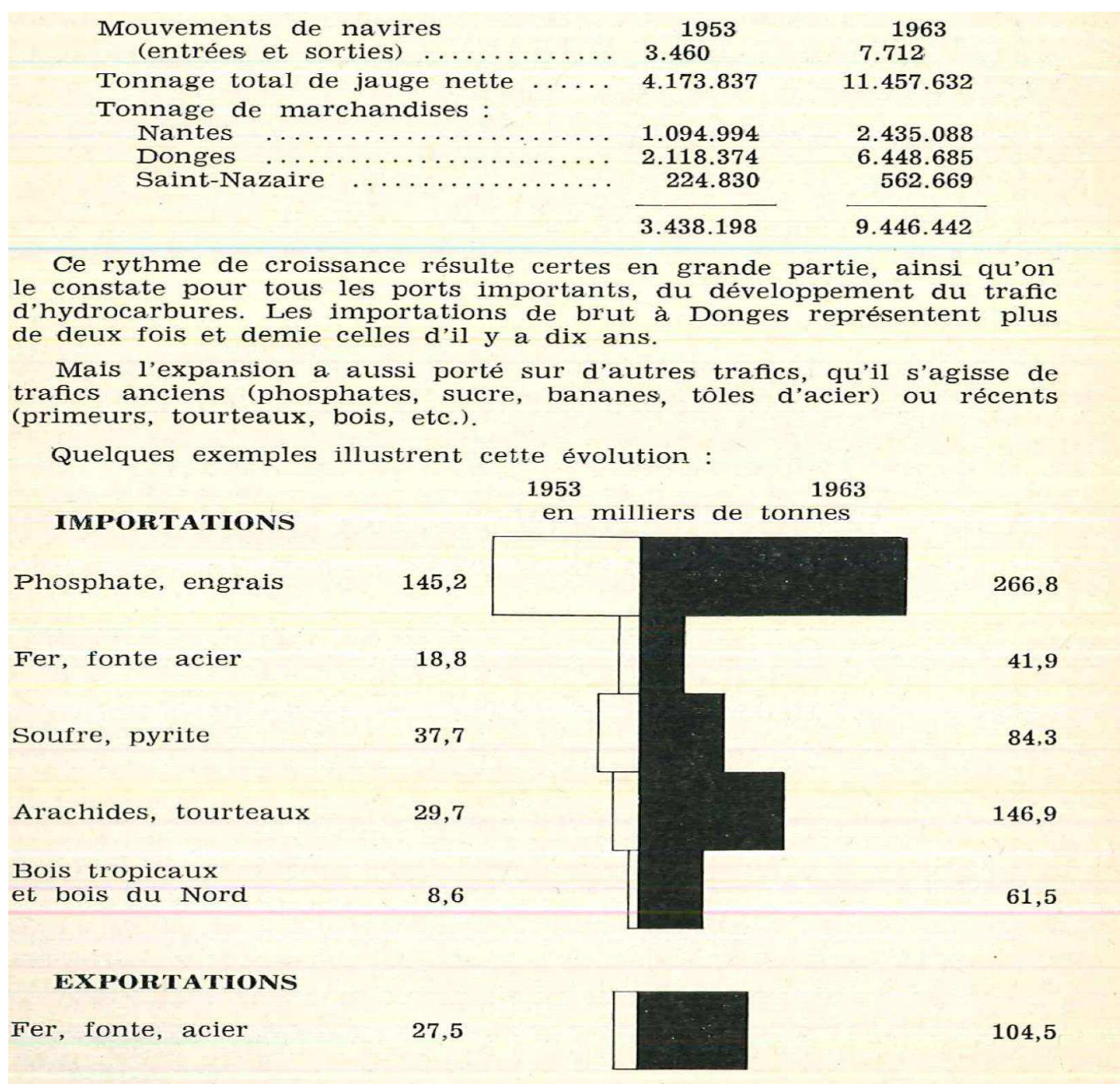


Tableau 3 : **Activité portuaire à Nantes en 1964**

Quai de la Fosse 2 premiers postes amont	Divers Angleterre
Quai de la Fosse du poste 3 au poste 6	Divers Noirmoutier et Yeu
Quai de la Fosse 3 postes suivants	Divers, vin en vrac, papier
Quai Ernest Renaud	Sucre, papier, divers
Quai d'Aiguillon	Divers, importation de céréales, tourteaux
Quai St Louis	Vins, céréales, sucre, marchandises diverses
Quai de Roche-Maurice	Houille, exportation de céréales
Quai de l'usine à gaz	Hydrocarbures
Quai Emile Cormerais	Hydrocarbures, goudrons
Quai Fernand Crouan	Poste d'armement et de désarmement
Quai des Antilles poste 1	Bananes
Quai des Antilles poste 2	Exportations diverses vers COA
Quai Wilson 13 postes dont 1 avec trémie ensacheuse	Trafic de l'Afrique du Nord, Divers, Agrumes, Primeurs, Sucre, Mélasse
Quai Wilson 13 postes dont 1 avec trémie ensacheuse	Phosphates, Pyrites, Charbon
Quai Wilson 13 postes dont 1 avec trémie ensacheuse	Bois exotiques
Quai de l'EDF à Cheviré	Fuel pour l'alimentation de la centrale électrique
Quai de la zone maritime de Cheviré	Desserte de la zone
Quai privé de la Bordelaise de produits chimiques (B. Indre)	Céréales, Phosphates, Pyrites, Soufre, Sel
Quais privés des Ets J-J Carnaud et Forges de B. Indre	Fers, fers blancs
Quai de l'établissement de la Marine Nationale (Indret)	Marine
Quais privés des Fonderies et Laminoirs de Couëron (Pontgibaud)	Houille, cuivre, plomb, hydrocarbures
Quai vertical, quai public à Paimboeuf	Bois, plomb, soufre

Tableau 4 : **Activité portuaire à St Nazaire en 1964 (bassin de Saint Nazaire)**

Quai de Marée	Matières dangereuses
Quai du commerce	Bois du nord et marchandises sous froid
Base sous-marine (poste des phosphates)	Phosphates, vins
Quai Péreire poste 7 et 10	Divers véhicules
Quai Demange poste 11	Bois du nord et pêche

Figure 2 : Année 1970 12 Mt

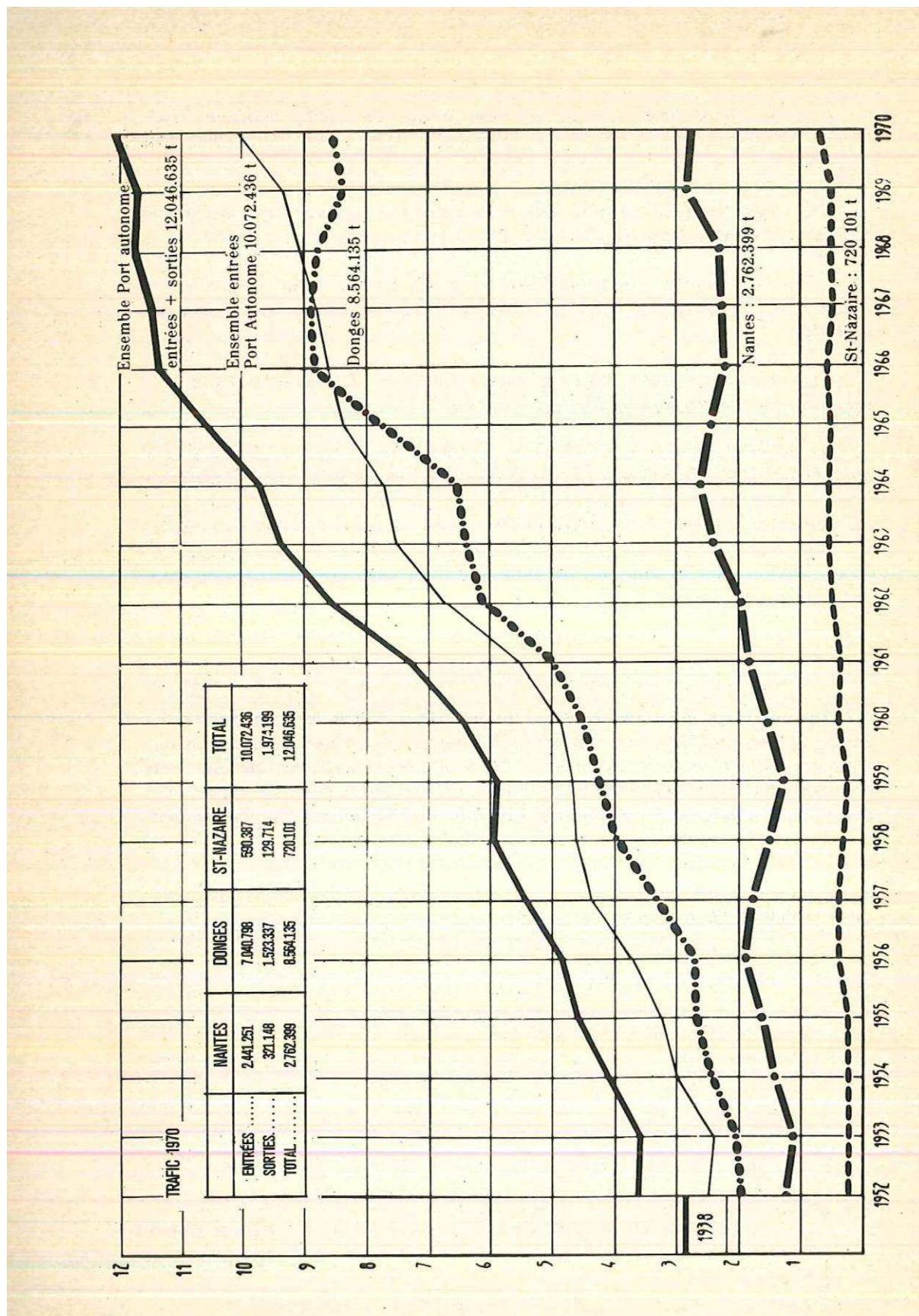


Tableau chronologique du développement des sites du port de Nantes – Saint-Nazaire

Date s	Saint- Nazaire	Montoir-de- Bretagne	Donges	Paimboeuf centre de dragage	Le Pellerin atelier des coteaux	Nantes
1917			Création d'appontements pétroliers, ANTAR, raffinerie			
1956						Premières installations de Cheviré
1966	Port Autonome N/SN, cad ? env. 10 Mt, Capacité outillage : 75t / heure, perte des marchés sucre et bananes à Nantes					
1970		Décision de création				
1971		Aménagement des 4 postes du TAA (jusqu'en 1990)				
1976		Décision d'implanter un terminal méthanier				
1977		Mise en service du terminal roulier RORO				
1980	La mécanisation se fait ressentir, déplacement du travail des dockers de Nantes à Montoir, problèmes de tirant d'eau à Nantes, contraintes des écluses à SN					
1980		Mise en service du terminal charbonnier TC, inauguration du Terminal méthanier, capacité 10 Mt	Dotation du terminal pétrolier d'un septième poste			
1982 - 1984		Ouverture du terminal marchandises diverses et conteneurs				
1994	Création d'une école de formation des jeunes dockers, école de manutention					
1996						Mise en service RORO de Cheviré
2002						Transport de tronçons d'airbus de Nantes à SN
2005	Port Aut. N/SN ? env. 34,5 Mt					4 ^{ème} poste à quai à Cheviré
2006	Port Autonome N/SN, env. 34,5 Mt, Capacité outillage : 1250t / heure					
2008	Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire					

Evolution de la répartition du trafic de 1937 à 2010

Dates	Saint-Nazaire	Montoir-de-Bretagne	Donges	Nantes	Phénomène économique notable ayant un impact sur le trafic	Total PNSN
1937		SO	0,32 Mt			3 M t
1939 - 1945		SO			Destruction des installations portuaires et industrielles	
1946		SO				1,7 M t
1953	0,22 Mt	SO	2,2 Mt	1 Mt		
1954 ¹⁴⁶		SO			Baisse d'importation de charbon, ouverture des mines françaises	3 M t
1963	0,56 Mt	SO	6,5 Mt	2,4 Mt		9,5 Mt
1964 ¹⁴⁷		SO				
1966		SO				9,77 M t
1970 ¹⁴⁸					Chocs pétroliers	12 M t
1980						
1990			11Mt			
1996 ¹⁴⁹		6 Mt	16 Mt	2,5 Mt		24,6 Mt
2000						
2011	0,33 Mt	12,5 Mt	16 Mt	2,7 Mt		33 Mt

Le trafic portuaire à Nantes Saint-Nazaire est un trafic d'importation (75 %) principalement énergétique (pétrole, gaz naturel)

Pourtant nous nous penchons sur le trafic manutentionné par les dockers, c'est-à-dire sur le reste du trafic.

Nous n'avons pas dans notre échantillon d'étude des individus au travail dans la manutention portuaire les lamaneurs des terminaux de Donges, qui sont vraisemblablement exposés. Nous présenterons le cas d'un docker du terminal de Lavéra du Port de Marseille, issu de la base de données de l'APCME, pour traiter les expositions correspondantes. Nous y reviendrons au moment où nous aborderons l'étude des expositions des dockers.

¹⁴⁶ Source « guide des ports de la Loire maritime », publié par l'union maritime de la Basse-Loire, 1954 (collection privée, Christian Zimmer)

¹⁴⁷ Source « guide des ports de la Loire maritime », publié par l'union maritime de la Basse-Loire, 1964 (collection privée, Christian Zimmer)

¹⁴⁸ Source « guide des ports de la Loire maritime », publié par l'union maritime de la Basse-Loire et le port autonome de Nantes – Saint-Nazaire, 1970 (collection privée, Christian Zimmer)

¹⁴⁹ Source « livret du chargeur de Port Atlantique Nantes – Saint-Nazaire », publié par le port atlantique de Nantes – Saint-Nazaire, 1997

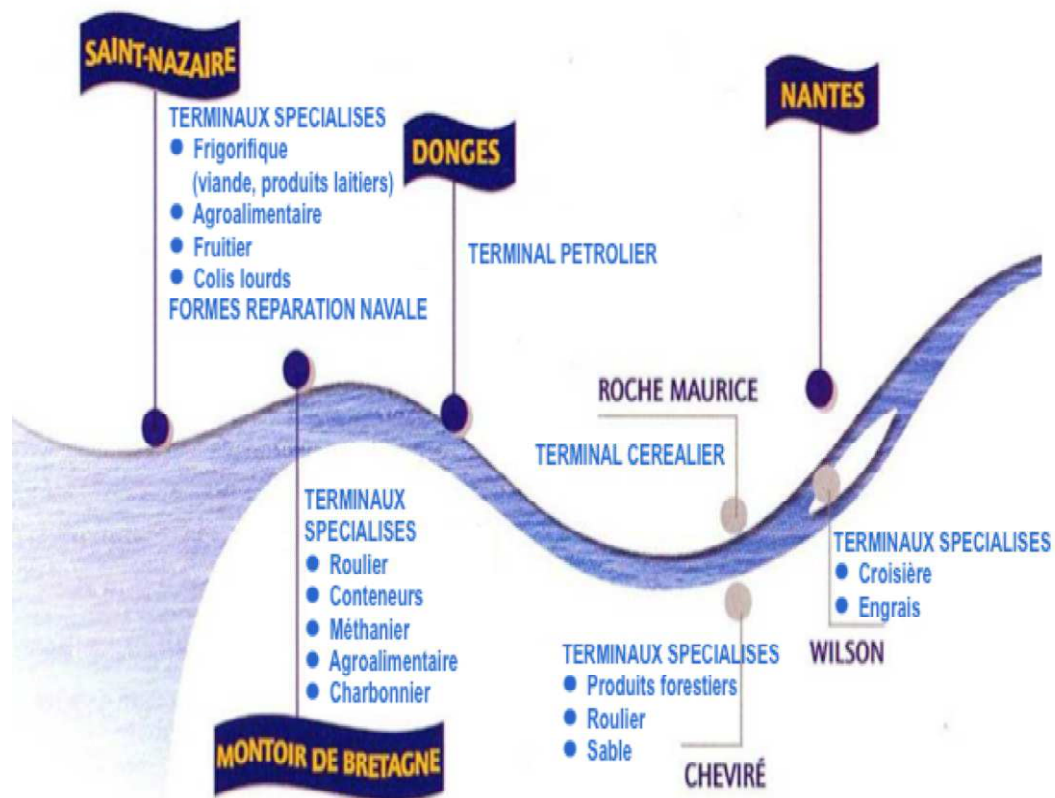
Aujourd'hui le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire représente un trafic annuel de 33 millions de tonnes, qui consiste en vrac énergétiques, conteneurs, conventionnel, roulier et escales de paquebots de croisière.

Son territoire s'étend de Saint-Nazaire (embouchure de la Loire) à Nantes (terminaux de Cheviré et Roche-Maurice), les principaux sites intermédiaires étant situés sur les communes de Donges et Montoir-de-Bretagne.

Quatrième port français, par le tonnage de trafic, il est le premier port agroalimentaire, la première place de négoce de bois (terminaux de Cheviré à Nantes). Le terminal méthanier de Montoir est le plus important d'Europe. Nantes – Saint-Nazaire est surtout un port d'importation énergétique avec un trafic comprenant 75 % d'importation. Toutefois, une relative diversification s'opère avec l'essor des trafics vraciers, conteneurisés et rouliers.

Sites	Terminaux
Saint-Nazaire	Frigorifique, agroalimentaire, fruitier, colis lourds, réparation navale 2% du trafic
Montoir-de-Bretagne	Agroalimentaire, charbonnier, méthanier, conteneurs, roulier site représentant 41% du trafic
Donges	Pétrolier, site représentant 48% du trafic portuaire (2011)
Paimboeuf	Centre de dragage
Le Pellerin	Réparation navale
Nantes	Céréalière, marchandises diverses, forestier, croisières, sablier, roulier 9% des trafics portuaires (2011)

Fig. 3, **Situation des terminaux sur la Loire** (source GPMNSN)



Saint-Nazaire

Les installations de Saint-Nazaire sont destinées à l'importation de fruits et d'aliments du bétail, à l'exportation de céréales, d'huile de tournesol, de viande et de produits sous froid.

Trois formes de radoub et la forme écluse Louis Joubert, situés à proximité des bassins, sont mises à disposition de la construction et réparation navale. Ce dispositif est complété d'un dock flottant situé sur la Loire au niveau du Pellerin.

► Trafic 2011 : 0,68 Mt, soit 2 % du trafic total

Fig. 4 Le port de Saint-Nazaire (source GPMNSN)



Montoir-de-Bretagne

Le terminal charbonnier permet l'importation et l'acheminement fluvial de charbon pour la centrale électrique EDF située à Cordemais.

Un poste réservé aux vracs liquides permet le transit d'acides, d'ammoniac, de mélasse, de diester et de dioxyde de carbone.

Le terminal agroalimentaire et multivracs est constitué de quatre postes à quai. Le poste 1 est réservé aux trafics de vracs divers, les postes 2 et 3 sont réservés aux vracs agroalimentaires (importation de tourteaux de soja principalement), le poste 4 est équipé pour l'importation de ciment et l'exportation de céréales.

Le terminal méthanier, consacré à l'import de gaz naturel liquéfié, est le plus important d'Europe. Il a une capacité annuelle de 6 millions de tonnes.

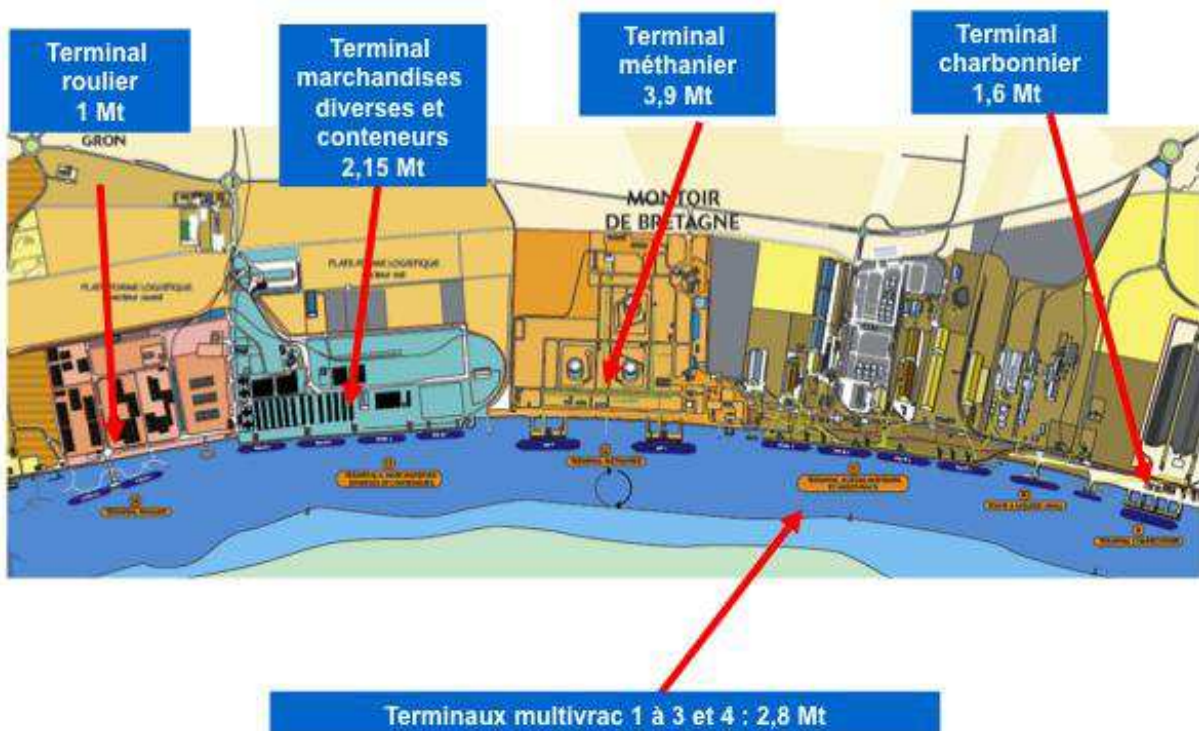
Le terminal à conteneurs est le plus grand terminal de ce type sur la façade atlantique française. Différents types de trafics conventionnels transitent par ce terminal, notamment des éléments d'éoliennes à l'importation, des ensembles industriels et des produits métallurgiques.

Le terminal roulier voit transiter des voitures, remorques, camions, ainsi que de volumineux ensemble destinés à l'industrie aéronautique.

Fig. XX, les terminaux du site de Montoir-de-Bretagne (source GPMNSN)

► **Terminaux spécialisés et plateforme logistique**

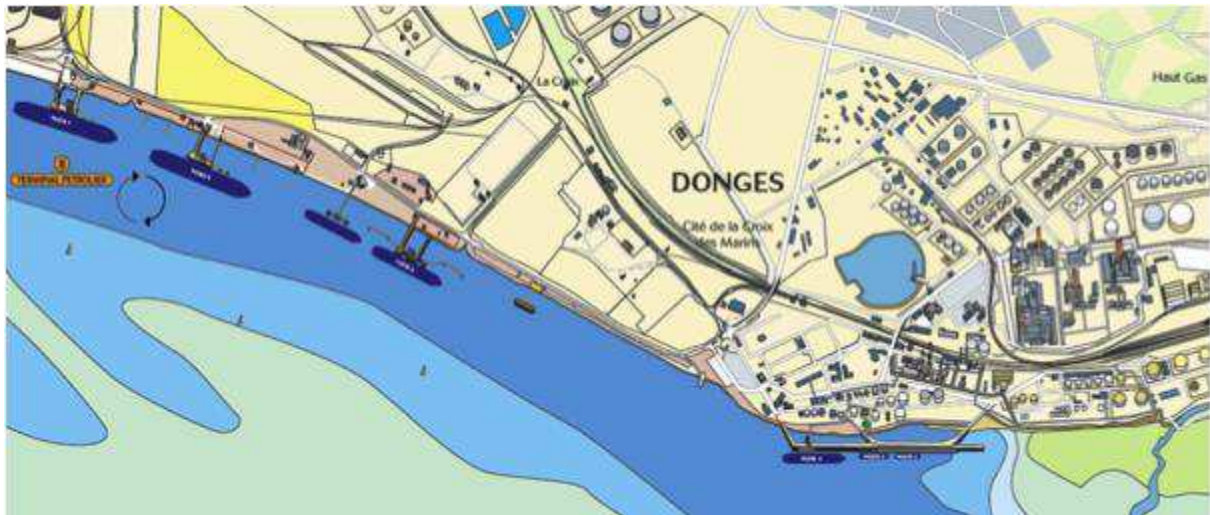
► **41 % du trafic total : 12,5 Mt**



Donges

Les sept postes pétroliers du site de Donges sont réservés à l'importation de pétrole brut et à l'exportation de produits raffinés. Ils alimentent la deuxième raffinerie française en termes de capacité du groupe Total, dont la capacité annuelle de traitement est de 11 millions de tonnes par an. Un poste spécifique, connecté à l'oléoduc de Donges Melun Metz, permet par ailleurs l'exploitation de produits raffinés.

Fig. XX, le terminal pétrolier à Donges (source GPMNSN)



Trafic 2011 – 48% du trafic (capacité de la raffinerie Total : 11 Mt)

- Pétrole : 8,3 Mt à l'import –
- Raffinés export : 4,7 Mt – import : 1,6 Mt

Le Pellerin

Un atelier en brique du début du XX^{ème} siècle abrite une activité de réparation de navires de moyen tonnage. Le dock des coteaux est le principal site d'entretien des dragues et bacs de Loire.

Nantes

Les terminaux nantais accueillent 10% du trafic total du grand port maritime, soit environ 3 millions de tonnes de marchandises par an.

Le quai du président Wilson est affecté à l'accueil des quelques paquebots de croisière en escales à Nantes (5 à 10 par an).

Le site de Roche-Maurice est un des principaux terminaux céréaliers du Grand Ouest de la France

Sur la zone de Cheviré sont réceptionnés les trafics de sucre, d'engrais de produits métallurgiques et forestiers. Le terminal roulier permet une liaison fluviale avec les sites portuaires situés en aval de l'estuaire, pour le transport de colis industriels et de l'avionneur Airbus.

Le terminal sablier reçoit le sable prélevé au niveau des zones d'extraction du Pilier et des Charpentiers, au large de l'embouchure de la Loire.

Fig. XX, les terminaux du port de Nantes (source GPMNSN)



- ▶ Trafic 2011 : 2,7 Mt, soit 9 % du trafic
- ▶ Des terminaux spécialisés : céréales, bois, roulier, plateforme logistique, paquebots...

Tableau 7 : Répartition des trafics par site du port de Nantes – Saint-Nazaire.

	Saint-Nazaire	Montoir	Donges	Nantes
Tonnage (Mt)	0,7	12,5	14,7	2,7
Activité (%)	2 %	41 %	48 %	9 %
Trafics	Frigorifique, Agroalimentaire Fruitier Colis lourds Réparation navale	Agroalimentaire Charbonnier Méthanier Conteneurs Roulier March. Diverses	Pétrole brut Produits raffinés	<i>Cordemais</i> : charbon <i>Chevire</i> : produits forestiers, sable, roulier <i>Wilson</i> : Croisière, engrais

Le GPMNSN est un port d'estuaire, il est typique de la migration des activités portuaires vers l'aval dans les estuaires (Seine, Gironde). Désormais l'essentiel des trafics est réalisé sur les terminaux à fort tirant d'eau de Montoir-de-Bretagne et Donges (tous deux à 15,5 m de tirant d'eau, Saint-Nazaire à 10 et les terminaux de Nantes à 8,5 m)

Il est majoritairement un port d'importation : en 2011, 21,7 Mt de marchandises entraient tandis que 8,8 Mt en sortaient.

L'énergie y constitue les premiers trafics, devant les filières agricoles de fournitures à l'import (aliments pour animaux, engrais) et de productions à l'export (céréales, produits alimentaires conteneurisés). Le reste de l'activité s'articule autour de produits très divers avec, pour quelques-uns, une dimension nationale forte : bois, véhicules neufs.

222 - Evolution de l'effectif des docks du Port de Nantes - Saint-Nazaire, essai de cadrage national et autres ports.

Le « territoire » sur lequel se déroule le programme de recherche est le GPM de Nantes/Saint-Nazaire. Chaque année, plus de 3 000 navires marchands chargent et déchargent leurs marchandises grâce aux installations portuaires gérées par le GPM de Nantes/Saint-Nazaire, situées sur l'estuaire de la Loire à, Nantes, Donges, Montoir-de-Bretagne et Saint-Nazaire. Selon l'INSEE, cette activité logistique génère 16 000 emplois¹⁵⁰ sur les territoires ligériens. Elle crée au total 2,7 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 26 000 emplois¹⁵¹ dans les régions du Grand Ouest. Le trafic extérieur 2010 du GPM de Nantes/Saint-Nazaire s'élève à 31,1 millions de tonnes, en hausse de 4,6 % par rapport à 2009. Supérieure à la moyenne des GPM (+ 1,3 % à fin octobre), cette progression intervient dans une période caractérisée par d'importants mouvements sociaux, liés à la réforme portuaire et à celle des retraites, et par une réelle tension économique sur les marchés.

Toutes ces marchandises sont destinées à être débarquées ou embarquées dans les navires ou à quai. Pour effectuer ces opérations, le port est doté d'outillage de manutention verticale (dont la propriété a récemment été transférée aux manutentionnaires, chargés des opérations de manutention), les grues, les engins de déchargement continu, les projecteurs, les portiques ; et en cale, comme à quai travaillent les docks à la manutention horizontale.

150 Voir dossier n°31 de l'INSEE Pays de la Loire, novembre 2008, http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=3&ref_id=14166

151 D'après les universités de Nantes et de Lorient, voir rapport annuel 2010 Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, <http://www.nantes.port.fr/lautorite-portuaire/rapport-annuel/>

La Cour de cassation a défini le terme d'ouvrier docker comme :

« Celui qui accomplit les travaux qui lui sont réservés, lesquels comportent toutes les opérations de chargement et de déchargement des navires¹⁵². »

Historiquement, l'incertitude du trafic maritime est la caractéristique principale de cet emploi et tant les employeurs de cette main d'œuvre que l'organisation des dockers en syndicat ont visé à organiser le travail de manutention. Les employeurs visaient une organisation dans laquelle la disponibilité de la main d'œuvre était immédiate et importante au moment des opérations qu'ils prenaient en charge et dans laquelle les dockers étaient libres hors de ces opérations. Ce qui faisait du docker un ouvrier journalier à employeur multiples.

De leur côté, les ouvriers dockers employés irrégulièrement cherchaient un statut protecteur et un revenu correct.

La loi de 1941 portant sur cette organisation leur réserve le monopole du travail de manutention portuaire et les titularisent en leur attribuant une carte professionnelle contrôlée par l'Etat par l'intermédiaire du Bureau Central de la Main d'œuvre.

Au delà de ce statut, la Loi de 1947 instaure un système d'indemnités de garantie aux titulaires de la carte G.

La question de l'évolution de l'effectif des dockers, intéressante à poser dans ce rapport pour avoir un ordre d'idée de la population éventuellement concernée par les expositions portuaires, est une question difficile à traiter. Nous n'avons pas vraiment trouvé de statistiques locales ou nationales sur l'effectif des dockers, et à part lorsque cela est précisé, on ne sait pas toujours ce que le nombre recouvre, s'il intègre l'ensemble de l'effectif ou s'il distingue les titulaires de la carte avec garantie, des autres dockers. Néanmoins nous avons essayé de reconstituer l'effectif et son évolution entre 1945 et 2012 pour le port de Nantes – Saint-Nazaire et recherché d'autres références en France.

Nantes – Saint-Nazaire

Notre première source était celle des travailleurs portuaires qui participaient aux réunions syndicales et ont tenu ce type de compte à jour pour la période comprise entre 1975 et 2013, surtout pour l'effectif nantais.

Tableau 8 : évolution de l'effectif du Port de Nantes – Saint-Nazaire selon l'APPSTMP44 (Chiffres issus d'entretien avec J-L. Chagnolleau, S. Doussin et C.Zimmer)

	1977	1983	1992	1993	2001	2002	2006	2012
Nantes	600	300	193	52				26
SN (et assimilés)			125	85				130
total	600	300	318	137				156

152 Cass.soc. 6 avril 1967

Pour la ligne nantaise, les 600 se décomposent en 450 cartes G et 150 cartes O en 1977.

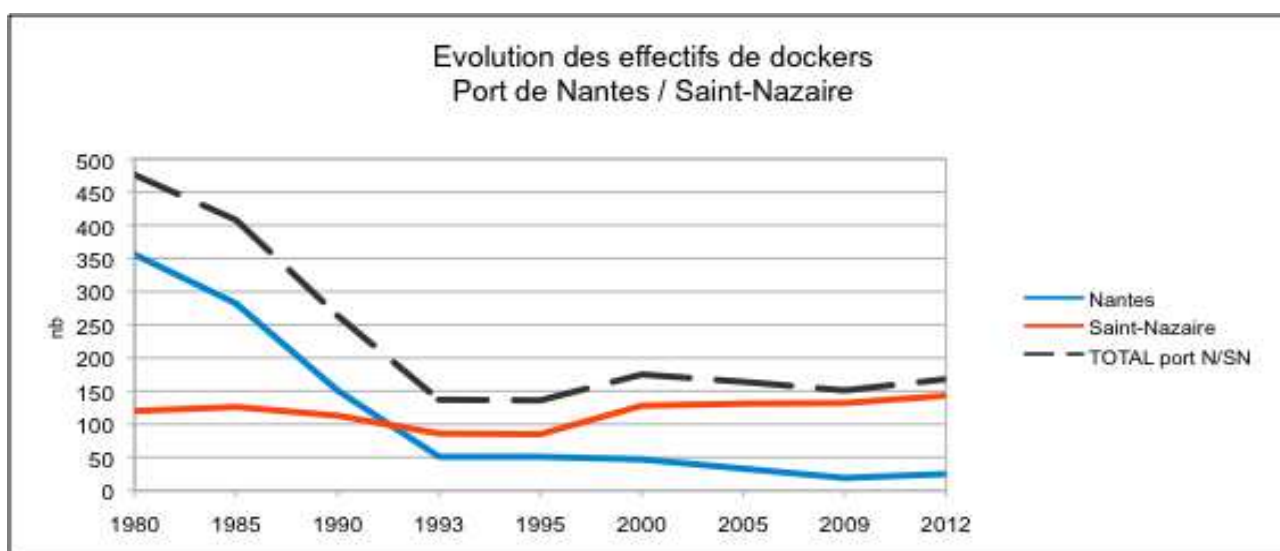
A partir de 1983 jusqu'en 1993, seuls les titulaires de la carte G sont comptabilisés.

Par ailleurs, le Groupement des Utilisateurs de Main d'œuvre du Port de Nantes – Saint-Nazaire nous a communiqué ses chiffres pour la période comprise entre 1980 et 2012, sans précision quant au statut.

Tableau 9 : évolution de l'effectif des dockers selon le GUMO

	1980	1985	1990	1993	1995	2000	2005	2009	2012
Nantes	356	282	151	51	51	47	33	19	25
Saint-Nazaire	120	126	113	86	85	128	131	132	143
TOTAL port N/SN	476	408	264	137	136	175	164	151	168

Construit à partir des données transmises par le GUMO, groupement des utilisateurs de main d'œuvre, le graphique ci-dessous montre l'évolution des effectifs dockers sur le port de Nantes / Saint-Nazaire. On observe la date charnière de 1992, avec, auparavant, une chute continue des effectifs dockers depuis le début des années 1980 et, ensuite, une stabilisation des effectifs.



Source : GUMO, groupement des utilisateurs de main d'œuvre

Le détail selon les places de Nantes et de Saint-Nazaire montre clairement la domination numérique des dockers nantais jusqu'avant la réforme, puis une inversion à partir de 1992 au profit de la place de Saint-Nazaire et Montoir.

Les récits recueillis en entretien exploratoire et le travail mené précédemment par le Centre d'Histoire du travail (notamment entretien avec Jean-Luc Chagnolleau) montrent le caractère charnière et marquant de l'année 1992, année de la réforme du statut des dockers. Après cette date en effet, de nombreux dockers ont quitté leur emploi, « partis avec la valise », d'autres sont restés employés sous le statut de la « carte G », d'autre enfin, ont été « mensualisé », devenant salariés d'une entreprise de manutention.

On constate donc la chute des effectifs jusqu'en 1993 (liée à la mécanisation des opérations) et une relative stabilité depuis. Cependant, le transfert des activités depuis les années 80 vers le site de Montoir a donné lieu à une augmentation de l'effectif côté nazairien et à une baisse de l'effectif nantais depuis.

France

Pour avoir un repère concernant l'effectif français des dockers, nous avons consulté les archives des rapports d'activité annuels de L'Union Nationale des Industries de la Manutention (UNIM)¹⁵³, disponibles sur leur site internet¹⁵⁴. Les rapports annuels consignent en annexe la pyramide des âges des dockers en activité au moment du rapport. Les chiffres présentés ci-dessous sont issus de notre calcul à partir des pyramides des âges figurant en annexe des rapports des années 2001 à 2006. Pour l'année 2006, la pyramide ne porte que sur les titulaires d'une carte G. Les archives sur internet ne remontent pas avant 2001, et l'information sur l'effectif n'est plus accessible dans les fichiers électroniques de ces archives internet à partir de l'année 2007.

Tableau 10 : effectif national pour trois ans

année	2001	2002	2006
effectif	3832	4084	2131 (G)

Port du Havre

D'autre part, l'effectif des dockers du Port du Havre est évoqué à deux moments de son histoire dans un article portant sur le Bureau Central de la Main d'œuvre¹⁵⁵. Et dans une brève du site internet 76actu¹⁵⁶ datée du 4 juillet 2013 et portant sur la grève nationale liée au développement des ports, un chiffre nous est donné pour l'effectif 2013.

Tableau 11 : évolution de l'effectif des dockers du Port du Havre entre 1962 et 1977

année	1962	1977	2013
effectif	7000	3750	2400

Port de Marseille

Et dans un ouvrage de 2001 portant sur les Dockers du Port Autonome de Marseille, les auteurs produisent un bilan des effectifs au 31/12/2000¹⁵⁷ dont la source est le BCMO local et abordent l'évolution de l'effectif des dockers entre 1946 et 1980¹⁵⁸

153 L'UNIM fédère depuis 1947 les entreprises privées de manutention portuaires regroupées port par port dans des structures patronales locales (in mémoire M2 Fanny Giulio, 2009)

154 A cette adresse :

[http://www.unim.org/cgi-](http://www.unim.org/cgi-bin/client/modele.pl?shop=unim&modele=agenda&cat=188&manuel_menu=gamme_188&manuel_par=33)

[bin/client/modele.pl?shop=unim&modele=agenda&cat=188&manuel_menu=gamme_188&manuel_par=33](http://www.unim.org/cgi-bin/client/modele.pl?shop=unim&modele=agenda&cat=188&manuel_menu=gamme_188&manuel_par=33)

155 <http://www.humanite.fr/social-eco/le-havre-une-voute-de-beton-lieu-d-embauche-des-do-546118>

156 <http://www.76actu.fr/breves/43063-developpement-des-ports-les-dockers-du-havre-sont-en-greve-aujourd'hui>

157 Les Dockers, Le Port Autonome de Marseille – Histoire des hommes, J. DOMENICHINO & J-M GUILLON, Ed. Jeanne Laffitte, 2001, P ; 156

158 Idem p.140

Tableau 12 : Evolution de l'effectif des dockers du Port de Marseille entre 1945 et 2000

années	1945	1970	1980	1993	2000
effectif	7000	3500	2300	1000	1065

Le Havre et Marseille étant les ports français détenant le trafic le plus important, nous estimons à partir de l'ensemble de ces données, l'effectif des dockers en France en 2013 en dessous de 3750 personnes.

Procédés de manutention en fonction de la marchandise et de son conditionnement

Il y a deux types de manutention portuaire.

La manutention verticale déplace la marchandise du bord à quai lors du débarquement ou du quai à bord lors de l'embarquement des marchandises. L'outillage permettant ce type de manutention est l'outillage des ports, les grues, les portiques, les engins de déchargement continu, les projecteurs. Ces engins sont pilotés par les grutiers.

La manutention horizontale est effectuée en cale (à bord du navire) ou à quai (terre), par les dockers pour préparer la manutention verticale ou le stockage à quai ou dans les cales des marchandises. Eux aussi disposent d'outillage, comme les élingues, les engins de manutention qui poussent ou tirent la marchandise (tracteurs, chouleurs, bulldozers, chariots élévateurs à fourche). Ils emploient aussi leurs mains, le balai, la pelle, pour les finitions.

Le travail de préparation de la marchandise pour que l'action de la grue puisse avoir lieu est un travail technique qui exige du métier : faire des palanquées, commencer le déchargement ou finir un chargement en respectant les contraintes de flottaison du navire et celles du fonctionnement de la grue ne se limite pas à des capacités physiques.

Si la mécanisation et la standardisation de la manutention a diminué la pénibilité physique associée au portage des charges, elle a aussi augmenté les cadences et introduit ses propres risques et nuisances.

Tableau 8 : conditionnement, forme de manutention, marchandise, présence des dockers et solution de stockage

Condi- tionnement	manutention	marchandise	Docker ?	rendement	stockage
Vrac liquide	Pompage par canalisations mobiles et déformables depuis la terre ou le navire	Pétrole, Produits raffinés du pétrole, Gaz liquéfié à basse température (gaz naturel), Ammoniac, Vin, huile	Pas de dockers pour les produits pétroliers ou le méthane (autre personnel, chargé de manipuler et connecter les bras articulés)	Puissance de pompage pour opérer les navires en 24 heures dans le cas des produits pétroliers, environ 10 à 15 000 t/h	
Vrac solide	<i>Déchargement :</i> Portiques à benne de 20 m3, grappin élévateurs verticaux continus à godets, ou à roues-pelles dispositifs d'aspiration <i>Chargement :</i> Système gravitaire, utilisant la pesanteur	Charbons, Minerais ferraille Engrais et autres produits chimiques, céréales		2000 t/h	Déplacement à terre au moyen de bandes transporteuses. Stockage à l'air libre pour le minerai ou en silo pour les céréales
conteneurs	Portique avec chariot mobile disposant d'un dispositif suspendu adapté aux conteneurs	Conteneurs comptés en EVP (équivalent 20 pieds, dimensions standard 20 x 8 x 8)	Pointage, guidage, déplacement à terre	20 à 30 mouvements d'EVP par heure	Engins roulants, chariots ou portiques pour le transport à terre Grande surface de stockage
roulier	Conducteurs et tracteurs	Véhicules routiers complets, semi-remorques, caisses mobiles			Grande surface de stockage

3- L'enquête ESCALES

31- Deux dispositifs locaux en appui méthodologique de l'enquête

La démarche initiée par ESCALES s'appuie sur deux dispositifs qui ont développé une expertise dans le champ des maladies professionnelles depuis de nombreuses années : le GISCOP93 en Seine-Saint-Denis et de l'APCME dans les Bouches du Rhône.

►Le **GISCOP93, Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine - Saint-Denis**, conduit une enquête permanente auprès de patients atteints de cancer de trois hôpitaux de Seine - Saint-Denis, avec reconstitution des parcours professionnels et identification des expositions professionnelles aux cancérogènes par un groupe pluridisciplinaire d'experts. L'enquête comporte également le suivi systématique des procédures de déclaration et reconnaissance en maladie professionnelle²⁶. La base de données cumule plus d'un millier de cas dont les parcours ont pu être reconstitués.

Les résultats obtenus entre le 01/03/2002 et le 12/05/2011 font état de :

Nombre de patients signalés : 1742

- consentements de participation à l'enquête signés : 1204
- reconstitution des parcours professionnels : 1043

Pour les parcours reconstitués :

- patients exposés : 878
- patients ayant reçu un Certificat Médical Initial : 519
- patients ayant déclarés : 337

Parmi les patients ayant déclaré :

- reconnus en Maladie Professionnelle : 239
- refus de reconnaissance : 69
- en attente 29

Le GISCOP 93 est soutenu par la Direction des relations du travail du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, l'Université Paris13, le Centre d'études de l'emploi, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, le comité départemental de la Ligue contre le cancer, l'AMET, la Metranep, le Cancéropôle Ile-de-France, l'unité mixte INSERM U558-Université Paul Sabatier de Toulouse, le LSTE, Université Bordeaux 2.

Annie Thébaud-Mony, fondatrice du GISCOP93, expert en qualification des expositions professionnelles et expert auprès des CHSCT et salariés dans les cas d'exposition aux cancérogènes au travail et Emilie Counil, épidémiologiste, actuelle directrice du GISCOP93, ont apporté leur soutien scientifique et méthodologique, notamment dans la mise en œuvre des démarches de qualification des expositions et de reconnaissance en maladie professionnelle.

Les interventions de deux chargées de recherche du GISCOP93, Anne Marchand et Cécile Durand, lors d'une journée de formation et d'information et de transmission d'outils organisée dans le cadre d'ESCALES, ont permis de faire partager les enseignements du GISCOP93 en matière de suivi de la reconnaissance.

► **L'Association pour la prise en charge des maladies éliminables (APCME)** a construit un dispositif d'« action - recherche » visant à mettre à disposition des médecins généralistes du bassin de Fos-Martigues « une organisation intégrée à leur pratique curative quotidienne : **le SIC, système d'information concret.** Celui-ci vise à permettre l'acquisition d'informations mettant en relation des pathologies et des postes de travail exposés ».

Un site internet « galerie des cas » rassemble les données correspondant à plus de 800 dossiers révélant des atteintes dues au milieu de travail, parmi lesquels 126 personnes atteintes de cancer. Un premier objectif est de recueillir des informations à la croisée de l'expérience singulière des patients et des connaissances acquises sur les postes de travail du bassin (pétrochimie, chimie, BTP) et leurs expositions à des nuisances. Un second objectif est d'accompagner la démarche de déclaration et reconnaissance en maladie professionnelle. Enfin, dans la perspective préventive dans laquelle se place l'APCME, un troisième objectif est la construction d'un cadastre des postes de travail en cause dans les cas de maladie recensés²⁷.

Le Système d'informations concrètes (SIC) mis en place par l'APCME est soutenu par le Conseil Régional PACA, la DIRECCTE PACA, le conseil général des Bouches-du-Rhône et la commune de Port-de-Bouc. <http://www.apcme.net/>

La présentation du dispositif par Marc Andéol, animateur du SIC, lors des journées de clôture du programme ESCALES (mars 2014), est venue alimenter les réflexions engagées entre les acteurs de prévention dans le cadre du programme ESCALES.

Ces deux dispositifs originaux, reconnus aux plans national et international, montrent **la nécessité de recueillir et d'organiser les données et la connaissance des lieux de travail et des expositions provenant de cette source essentielle qu'est l'expérience des salariés.** Complémentaires des données institutionnelles déjà existantes, les résultats obtenus contribuent à orienter l'action pour la prévention des maladies professionnelles.

Le tableau synthétique présenté page suivante présente une vision synoptique des trois dispositifs, permettant un regard comparé. L'enquête ESCALES, à la différence des deux autres dispositifs, s'inscrit dans une temporalité courte.

Dispositifs de recherche-action,	APCME Association pour la prise en charge des maladies éliminables	GIS COP93 Groupe d'Intérêt Scientifique sur les Cancers d'Origine Professionnelle	ESCALES Enjeux de Santé au travail et Cancers : Les Expositions à Supprimer
Forme	Association pour une autre prise en charge des maladies	Groupe d'intérêt scientifique, a connu la forme associative au début	Projet d'expertise au profit du territoire (Pays de la Loire)
localisation	Bouches du Rhône, bassin d'emploi de l'Etang de Berre	Seine Saint Denis, conseil général	Pays de la Loire, Conseil Régional
Population enquêtée, recrutement	Env. 4000, mode d'entrée = consultation des médecins généralistes ou mutualistes Industrie pétrochimique et sidérurgique	Env. 1300 (reconstitutions de parcours professionnels de patients atteints de cancer), mode d'entrée = patients des services hospitaliers partenaires de l'enquête tous métiers industriels et tertiaires	Env. 50 (reconstitutions des parcours professionnels des individus exerçant les métiers portuaires enregistrés par l'association) dockers ou agent d'exploitation portuaire pour une partie du parcours
Financements	Région PACA, DIRECCTE	Direction générale du Travail, Conseil Général SSD, UP13, appels à projets (dont directes ponctuellement)	Conseil régional, Mutuelles, DIRECCTE PdL
Ressources employées	1 ETP pour nourrir et maintenir le SIC, 13 médecins généralistes promoteurs du réseau+ 10	Environ 5 ETP par an	1, 7 ETP sur 18 mois
Problématique	La pratique médicale n'est pas organisée de façon à améliorer la prise en charge globale (médicale et sociale) du patient	Les cancers d'origine professionnels sont sous-estimés, sous-déclarés et leur prévention sous organisée	L'alerte portée par l'association APPSTMP 44 en mars 2011 fait émerger une épidémie de cancers et de maladies cardio-vasculaires dans une profession dont les conditions de travail et de santé au travail sont très peu étudiées
Objectifs	Améliorer l'identification des sujets exposés ; construire et compléter la mémoire des lieux nocifs en utilisant l'expérience des patients ; améliorer le rapport entre les atteintes connues et les atteintes réellement existantes ; améliorer le rapport entre la connaissance des atteintes et l'assainissement du milieu ; rechercher les économies potentielles par l'évaluation de ce que ces pathologies coûtent à l'assurance maladie	Connaître les expositions aux cancérogènes professionnels en reconstituant les parcours professionnels des patients atteints de cancers (pathologie avérée), Améliorer la reconnaissance des cancers d'origine professionnelle en étudiant les parcours et les difficultés administratives et en expérimentant des stratégies relationnelles avec la CPAM et les patients pour contourner ces difficultés, Etudier les dispositifs de prévention des cancers d'origine professionnelle	Connaître les conditions de travail et les expositions aux cancérogènes des métiers portuaires Proposer les outils d'amélioration de la démarche de reconnaissance existants Mettre en place un réseau d'amélioration de la prévention des expositions pour les métiers portuaires
actions proposées	Formation, pôle de coordination, construction d'une mémoire informatisée mutualisée, rencontres de vérification, évaluation du coût des maladies éliminables,	Fédération	co-construction avec l'APPSTMP44 Information formation des représentants des salariés des métiers portuaires, activation d'un réseau pour l'amélioration de la prévention des expositions englobant les acteurs de cette prévention
Durée de fonctionnement	Depuis 1977	Depuis 2002	Depuis 2012
Connaissances, production	Voir le site ci-dessous, rubrique produits	Articles scientifiques, expertises, projets scientifiques, contribution notable au nombre de reconnaissances départementales et régionales	Rapport final, méthodo, cette journée, expo photo, conférence finale, poursuite ?
Sources	www.apcme.net	GIS COP93	Projet ESCALES

32- Méthodologie de l'enquête

Nous sommes donc partis des résultats de recensement de l'enquête téléphonique menée par l'association APPSTMP44 auprès des dockers du GPM de Nantes/Saint-Nazaire. Nous y avons ensuite sélectionné ceux qui avaient déclaré dans l'enquête être atteints de cancers et qui étaient encore en vie, aboutissant à une liste de 47 noms. Pour un certain nombre de raisons, tous n'ont pas pu ou voulu répondre à notre sollicitation. Nous avons donc, par la force des choses, réduit cet échantillon à 40 personnes.

Pour chacun d'eux, un entretien de reconstitution de carrière en face à face a été conduit pendant une durée de 1 à 3 heures, avec à l'appui des documents attestant de l'emploi ou de la maladie (lorsqu'ils étaient disponibles). Cet entretien de reconstitution s'appuie sur la mémoire des travailleurs qui, même faillible, permet de faire le recensement des marchandises qu'ils ont manutentionnées pendant la période d'activité portuaire, des lieux où s'est opérée cette manutention et des procédés employés. De plus, cette mémoire des individus vient pallier la relative absence d'information institutionnelle sur la description du travail des dockers. En effet, aucune des informations détenues par les institutions n'est en mesure de fournir une reconstitution concrète de l'activité de travail ni des expositions. D'autre part, ni les entreprises, ni les services de santé au travail, ni les services de l'État chargés du contrôle du travail ne peuvent fournir ce type d'information pour l'ensemble du parcours professionnel. En revanche, l'interrogation des agents travaillant sur cette problématique dans ces institutions peut conduire au recueil d'informations pertinentes liées à leur expérience de terrain individuelle. Par exemple, la présence d'amiante dans les fontes de récupération est bien documentée. La reconstitution descriptive de l'activité de travail au cours du temps permet d'établir, une trace de l'ensemble du parcours professionnel individuel sous forme analytique d'unités temporelles désignées par l'employeur, le poste encadré par deux dates et par la description de l'activité de travail à chaque période dans ses différentes modalités. Cet entretien permet de recueillir auprès du salarié les procédés de travail, les outils et les produits mis en œuvre, et dans le cas de l'activité portuaire, les marchandises manutentionnées, leur conditionnement qui détermine les modes d'intervention et l'ambiance physique de travail (visibilité, poussière, gaz, intensité de travail, etc.).

Il s'agit d'une reconstitution sur la vie entière donc, bien que la population interrogée soit une population de travailleurs portuaires, les individus ont pu avoir une autre activité avant, parfois pendant (pour les dockers occasionnels), ou après cette activité de travail portuaire (par exemple pour ceux qui sont partis après la réforme de 1992). Les expositions aux cancérogènes identifiées pendant ces parcours ne sont donc pas uniquement dues au travail portuaire. Mais les expositions sont identifiées en relation à une activité de travail et, dans une période déterminée par la méthode de reconstitution chronologique. Dans la phase d'analyse des résultats, nous sommes donc en mesure de trier les expositions liées aux activités portuaires, des autres. Ainsi, non seulement l'inventaire de l'ensemble des expositions est important du point de vue de la connaissance en santé au travail, mais cet inventaire facilite l'éventuelle démarche individuelle de déclaration en maladie professionnelle, puisque l'association entre certaines activités de travail et certaines expositions aux cancérogènes est une exigence administrative du recours aux tableaux de maladies professionnelles.

À côté des entretiens réalisés, cette enquête nous a donné accès à une source d'information très précieuse dont nous ne soupçonnions pas l'existence avant son démarrage : de nombreux dockers recueillaient en fin de journée le travail réalisé dans la journée et sa durée effective, ainsi que le type de marchandise manutentionnée. Cette opération était motivée par la nécessité de vérifier le montant qui leur était remis par les contremaîtres en fin de

semaine comme rémunération pour le travail de la semaine. Cette mémoire présente l'intérêt, pour notre recherche, d'avoir été consignée dans des carnets journaliers avec le nom des marchandises manutentionnées, parfois le nom du contremaître, le nom de l'équipe, le nom du bateau et les primes liées à la manutention, et ce, parfois pendant plusieurs dizaines d'années, voire durant toute la carrière. Cette source d'information vient compléter les entretiens individuels dans lesquels la répartition du temps de travail par marchandise est incomplète, c'est-à-dire la majorité des cas. Le travail de manutention se fait en équipe, si bien que ce qui vaut pour celui qui tient ses carnets à jour, vaut pour tous les éléments de la même équipe au travail.

L'unité de grandeur du temps de travail dans ces carnets est la demi-journée. Sur le port, il y a une embauche le matin et une embauche l'après-midi. Certains bateaux arrivent en fin de semaine pour être manutentionnés dès leur arrivée, par exemple le vendredi et, selon le tonnage, la manutention dure- la journée du samedi, du dimanche et, le navire peut repartir le lundi. Il peut donc y avoir de la manutention de nuit. C'est notamment le cas à Montoir-de-Bretagne pour la manutention des conteneurs.

L'exploitation de ces carnets est un véritable atout que nous devons à la collaboration des anciens dockers, qui ont tout de suite saisi l'intérêt de ces carnets pour la recherche des informations et la reconstruction des traces. Il est très possible que si nous interrogeons aujourd'hui un jeune actif en place depuis plus de 10 ans, nous puissions nous appuyer sur un recueil des mêmes informations directement dans un fichier Excel. L'obtention de ces informations nous a permis de caractériser finement la répartition de manutention dans une année de travail, voire sur la durée d'une carrière (voir Infra : graphique « **L'activité d'un docker nantais retraité, située entre 77 et 2006** »).

Dans une autre perspective, en comparant la répartition des marchandises dans ces carnets aux statistiques du trafic portuaire, nous pouvons évaluer, pour un docker pour lequel les informations sont incomplètes, à partir de la liste des marchandises qu'il a déclaré avoir manutentionnées, la répartition du temps consacré à chaque marchandise, en cohérence avec les sources repères.

Notre étude s'inscrit dans un territoire délimité par les lieux de travail des dockers, ce sont les quais et les équipements associés gérés par le GPM de Nantes/Saint-Nazaire. Nous dénombrons cinq zones portuaires : la zone de Saint-Nazaire, la zone de Montoir-de-Bretagne, la zone de Donges (très comparable à la zone pétrolière du port Ouest de Marseille-Fos, lieu d'enregistrement d'informations sur les expositions dans le SIC de l'APCME), la zone de Cheviré et, la zone de Nantes. S'y ajoutent, en termes de risques d'exposition, les zones dédiées à la maintenance des infrastructures portuaires, Paimboeuf et le Pellerin.

Nous pouvons attacher à chaque zone une liste de quais, d'outils et de dépendances de stockage et, de marchandises. Dans les outils, nous comprenons les outils de levage, grues ou portiques portuaires, les élévateurs autonomes (à quai ou en cales) conduits par les dockers, les outils de transferts, à bande transporteuse de vrac ou à liquide, les plateaux de transports ou de recueil (pour les billes de bois ou les conteneurs), etc.

Les dockers ont un travail polyvalent qui les conduit dans les différents lieux où se trouve la marchandise, où ils la manutentionnent. Chaque situation de travail est caractérisée par les variables marchandise, outil de manutention, lieu de manutention¹⁵⁹.

159 Les grutiers pilotent les outils de levage et de transfert, portuaires, les agents de maintenance entretiennent et

33 - Résultats de l'enquête

L'association pour la protection de la santé des métiers portuaires 44 (APPSTMP44) s'est formée à partir du constat d'une série de signes sanitaires inquiétants dans le groupe professionnel des dockers. Elle a été pensée comme cadre pour interroger l'état de santé des dockers et métiers portuaires et consolider la réponse par une démarche plus systématique, ainsi que pour la prise en charge collective des démarches de reconnaissance en maladie professionnelle.

Après une enquête téléphonique conduite sur deux années, parmi les dockers et agents portuaires, le constat établi a donné lieu à une alerte qui s'est concrétisée sous la forme d'une journée de rencontre (le 24 mars 2011 à l'hôpital nord Laënnec de Nantes) pour diffuser cette alerte. Le bilan sanitaire, faisant état de nombreux cancers et maladies cardio-vasculaires, ainsi que de décès précoces a été rendu public au cours de cette manifestation. Plusieurs institutions étaient absentes à cette journée, telles que l'ARS, la DIRECCTE et la CARSAT. L'une des conclusions de cette journée d'échange a été de poursuivre l'action engagée avec comme but de donner un statut scientifique à la connaissance en engageant un travail de recherche reconnu par les institutions scientifiques.

Pour prendre en compte le travail déjà réalisé par l'association, le projet scientifique de reconstitution des parcours professionnels et d'identification des expositions s'appuierait sur l'association des acteurs de la mobilisation collective et les chercheurs. Le bilan de l'alerte de l'association constatait des cancers et des maladies cardio-vasculaires. La conception de la démarche de recherche-action proposée par l'équipe projet pour l'identification des expositions professionnelles se focalisait sur l'exposition aux cancérogènes pour lesquels il était faisable de transposer une démarche existant sous une autre forme, dans le temps imparti (18 mois) par le financement obtenu pour la recherche. La documentation des facteurs de risque professionnels pouvant être liés à des maladies cardiovasculaires étant très faible, cette tâche a été exclue du projet.

L'enquête ESCALES a donc eu pour objectif principal l'identification des expositions aux cancérogènes dans les activités de travail des salariés de la manutention portuaire, essentiellement des dockers, tout au long de leur parcours professionnel. Rendre visibles les expositions aux cancérogènes.

La méthode d'enquête se fonde sur 3 points d'appui :

- Le recours à la connaissance de leur activité par les principaux intéressés, les dockers et métiers portuaires
- L'exploitation des connaissances concrètes, de terrain, bien établies sur une période longue, que l'on trouve chez certains acteurs institutionnels de la sécurité et de la santé au travail (voir au paragraphe de présentation du collège d'expertise des expositions)
- Le recoupement des informations obtenues sur les marchandises par les statistiques portuaires et sur les expositions par les publications scientifiques disponibles en expologie.

Et elle s'articule principalement en deux temps.

Elle consiste, dans un premier temps, à interroger les professionnels de la population d'étude pour reconstituer leurs parcours professionnels vie entière aussi finement et rigoureusement que possible. Cette opération de recueil effectuée systématiquement sur un échantillon représentatif du groupe professionnel et de ses conditions de travail donne lieu à

dépannent ces mêmes outils. Ils sont exposés aux nuisances propres à ces équipements et aux ambiances produites par la manutention des marchandises diverses. La population d'enquête comprend un grutier mais nos résultats intéressent potentiellement tous les travailleurs portuaires exposés.

un corpus de données cohérentes.

Dans un second temps, les parcours professionnels, dont le contenu est présenté dans un ordre chronologique avec des périodes d'emploi clairement balisées par une date de début et une date de fin, sont examinés par un collège d'experts, qui mobilisent leurs connaissances en expologie pour identifier et qualifier les expositions aux cancérogènes dans ces parcours de travail.

Les résultats portent donc sur les expositions et leurs liens avec les conditions du travail de manutention portuaire, les marchandises manutentionnées et les procédés du travail de manutention.

331 – Éléments de connaissances scientifiques sur le cancer

D'après les dernières estimations du Centre international de recherche sur le cancer, l'Union Européenne comptait 2.3 millions de nouveaux cas de cancer et plus d'un million de décès survenus en 2006. En France, l'incidence estimée des nouveaux cas de cancer est passée de 170 000 en 1980 à 320 000 en 2000 (Données InVS, 2008).

L'une des caractéristiques principales du cancer est d'être une maladie inégalitaire. Selon la revue bibliographique sur les inégalités sociales face au cancer réalisée par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), dans tous les pays disposant de données statistiques de mortalité par catégories socioprofessionnelles, la mortalité par cancer, en particulier la mortalité précoce (avant 65 ans) est plus élevée chez les ouvriers que chez les cadres et professions intellectuelles¹⁶⁰. Dans le même ouvrage, les auteurs estiment qu'un tiers de l'excès de cancers observé dans les catégories sociales défavorisées comparées aux groupes sociaux les plus favorisés serait lié à l'exposition professionnelle à des cancérogènes industriels. Cette proportion pourrait atteindre la moitié pour les cancers du poumon et de la vessie. En France, Les travaux de chercheurs du CNAM et de l'Insee sur la mortalité différentielle permettaient dès les années 1980 de fonder des hypothèses sur l'influence du « métier » dans les inégalités de mortalité masculine¹⁶¹. Au début des années 90, les données de l'Insee permettent d'établir que le taux annuel moyen de mortalité par cancer chez les hommes de 45 à 54 ans est quatre fois plus élevé chez les ouvriers non qualifiés que chez les cadres et professions intellectuelles¹⁶². Enfin depuis 1975 et jusqu'à aujourd'hui, la France est en tête des pays européens en matière d'inégalité de mortalité masculine par cancer avant 65 ans¹⁶³.

Le cancer ne répond pas au modèle biologique classique « une cause = un effet ». Le cancer est un processus long qui dure souvent plusieurs décennies de la vie d'un individu¹⁶⁴. Ce processus se fait en plusieurs étapes et se développe en interaction entre les expositions simultanées et successives de l'individu à des cancérogènes (dans son milieu de travail et de vie), et leur inscription dans le développement biologique et vital de cet individu. On le sait, face à l'atteinte cellulaire par un cancérogène, l'organisme réagit par des stratégies de réparation qui peuvent être globales, laissant la possibilité à une « réparation »

160 KOGEVINAS K., PEARCE N., SUSSER M. et BOFFETA P. (éds), Social inequalities and cancer, Lyon, IARC Scientific Publications, 138, 1997

161 TEIGER C. et LAVILLE A., « Travailleurs de nuit permanents, rythmes circadiens et mortalité », Le travail humain, t. 44, 1, 1981 ; VOLKOFF S. et MOLINIE A.F., « Mortalité et condition sociale », in CASSOU B., HUEZ D., MOUSEL M-L., SPITZER C. et TOURANCHET A., Les Risques du travail. Pour ne pas perdre sa vie à la gagner, Paris, La Découverte, 1985, p. 29-30

162 DESPLANQUES G., « L'inégalité sociale devant la mort », in Données sociales, Paris, Insee, 1993, p. 251 à 256

163 BEH, la mortalité prématurée en France BEH, n°30/31, 8 juillet 2003

164 LAUWERYS R. (2007) Toxicologie industrielle et intoxications professionnelles, Masson, 5e édition ; Henri Pezerat (1984) Les mécanismes du cancer, in : B. Cassou et al, Les risques du travail, la découverte, Paris ; voir également le site de l'Association de toxicologie du Conservatoire des Arts et Métiers : <http://atctoxicologie.free.fr/>

effective sans séquelles, ou au contraire partielle, permettant alors la survivance de cellules cancéreuses qui puiseront dans l'interaction constante entre l'individu et son « environnement » (personnel et professionnel) les conditions de développement de tumeurs cancéreuses. Les travaux sur les effets de synergie d'expositions cumulées à l'amiante et au tabac ont montré que le risque de survenue du cancer est démultiplié quand l'individu subit plusieurs expositions.

Enfin, il faut insister sur le fait qu'il n'y a pas de « signature » du cancer permettant de « choisir », pour un individu atteint de cancer, entre différentes causes. Des travaux de recherche sur les effets de synergie entre plusieurs cancérrogènes en cas de poly exposition ont montré que le risque de survenue du cancer est beaucoup plus élevé que dans les situations d'exposition à un seul toxique. Il est également connu que, à l'exception du mésothéliome pour lequel une exposition brève peut suffire à induire la maladie, la durée d'exposition est un paramètre important dans la genèse du cancer : plus la durée d'exposition est longue, plus s'accroît le risque de survenue du cancer. En outre, les toxicologues insistent sur le fait qu'un même toxique atteint généralement plusieurs organes - cibles. Le meilleur exemple est peut-être celui des rayonnements ionisants qui peuvent générer des cancers sur une vingtaine d'organes différents.

L'histoire de l'exposition à des cancérrogènes d'un individu atteint de cancer peut être reconstituée, mais elle ne permet pas d'identifier la « cause » de ce cancer, le plus probable étant que chacun des différents cancérrogènes auxquels cet individu a été exposé a pu jouer un rôle dans le processus global ayant engendré et permis le développement de ce cancer. L'identification rétrospective des expositions et la mise en perspective de ces expositions est le moyen d'éclairer l'atteinte cancéreuse présentée par un salarié au regard des « empreintes » que constitue l'exposition à des cancérrogènes dans le parcours professionnel de ce salarié. En fonction des connaissances scientifiques acquises sur la corrélation statistique identifiée entre certains cancers et certaines substances cancérrogènes, la démarche de reconstitution des parcours professionnels peut déboucher sur une imputabilité – comme faisceau de présomptions de la relation entre un cancer et une ou des expositions professionnelles - sans exclusive des différents facteurs ayant pu contribuer à la survenue de ces cancers.

332 - Démarche d'enquête

3321 - Constitution de la population à enquêter : critères d'inclusion

C'est à partir des listes issues de l'enquête téléphonique menée par l'association (2009-2010) qu'a été construite une liste de salariés des métiers portuaires susceptibles d'être interrogés pour la reconstitution du parcours professionnel. Etant donnés les éléments de connaissance scientifique énoncés ci-dessus et du fait que l'enquête s'inscrit dans le cadre d'une recherche action, nous avons sélectionné les individus atteints de cancers. La documentation du parcours travail favorise alors une éventuelle action de déclaration en maladie professionnelle.

Ainsi les individus inclus dans le processus de recherche l'ont été selon les 2 critères d'inclusion suivants:

- avoir fait partie de l'enquête téléphonique de l'association, c'est-à-dire figurer dans l'effectif des 353 dockers¹⁶⁵ présents au port en 1992 (avant le départ provoqué pour certains par la

¹⁶⁵ Un grutier figure dans l'effectif interrogé : l'enquête menée par l'association avait eu un impact moindre sur les agents portuaires. Les coordonnées disponibles ne concernaient qu'un très faible nombre d'agents portuaires (opérateurs des outils portuaires

- réforme de leur statut), retenu par l'association pour mener son enquête,
- être atteint, selon l'enquête téléphonique (menée en 2009-2010), d'un cancer et encore en vie.

Tableau 1, Résultats de la campagne d'entretien

Contacts potentiels	47
Contactés	47
Entretiens réalisés	28 dont 27 exploitables
Numéros de téléphone invalides	4
Refus explicite	6
Sans réponse	9

Ce sont donc 27 personnes sur 47 qui ont participé à cette enquête, malgré une communication conséquente autour du projet par courrier et par les chercheurs lors de l'assemblée générale de l'association en février 2013. De l'avis des travailleurs eux-mêmes, si l'amiante et ses cancers sont « facilement avouables », c'est autre chose lorsqu'il s'agit de l'autre cancer le plus répandu, celui de la prostate.

D'autre part, le port est une entité institutionnelle qui a évolué dans sa structure, son administration et sa géographie. Son territoire est composé de différents sites dont l'importance et les spécialités de trafic ont évolué.

L'analyse devait en tenir compte, la population constituée devait elle aussi s'alimenter aux différents réservoirs d'emploi du port. Deux sous populations ont ainsi été désignées par le lieu de travail, les quais de Nantes ou les quais de Saint-Nazaire, qui du fait de l'évolution du Port de Nantes – Saint-Nazaire, incluent ceux de Montoir où se retrouve la population la plus importante de dockers du port aujourd'hui.

La population d'enquête se répartit entre

- 8 dockers et un grutier ayant travaillé à Saint-Nazaire (ou Montoir), dont 3 sont encore en activité parmi les dockers,
- et 18 dockers ayant travaillé à Nantes, tous retraités.

Un enquête compte pour deux et s'inscrit dans les deux sous populations puisqu'il a passé 14 ans dans chaque place portuaire.

3322 – Recueil des informations en entretien et reconstitution des parcours professionnels : méthode et résultats

Les entretiens sont la matière première de la recherche ESCALES. S'y ajoutent la documentation fournie par les ouvriers dockers tels que bulletins de salaire, cahiers journaliers de consignation des travaux de manutention, photos, comptes-rendus de réunion, celle que les institutions ont mis à notre disposition (trafic de marchandises par le service statistique du port, données de l'effectif des dockers par le groupement des utilisateurs de main d'œuvre portuaire, les manutentionnaires, employeurs des ouvriers dockers).

L'objet étudié pendant l'entretien avec l'ouvrier docker, c'est son parcours professionnel. L'entretien se déroule en face à face ou côte à côte avec le salarié (ex-salarié, le plus souvent) et il est mené dans le but d'en reconstituer les différentes périodes, les conditions de travail, les méthodes de travail, les outils employés. Le parcours professionnel reconstitué est la donnée d'observation de notre enquête après entretien.

La posture de l'enquêteur pendant l'entretien est celle du candide qui cherche à comprendre comment fonctionne ce travail de manutention opéré par les dockers, comment ils font, quels outils ils emploient, quelles marchandises ils manipulent, selon quelle organisation du travail dans les équipes éventuellement constituées ou recomposées en fonction de la charge de travail. L'enquêteur s'appuie sur son expérience et sa connaissance du dispositif d'enquête de l'enquête départementale menée en Seine-Saint-Denis au GISCOP93. C'est sur cette base qu'a été développé et adapté le dispositif établi pour l'enquête ESCALES. La grosse différence entre les deux dispositifs d'enquête est le principe de recrutement des enquêtés. En Seine-Saint-Denis, c'est le partenaire hospitalier qui recrute les patients candidats à l'entretien de reconstitution du parcours professionnel, tandis qu'en Loire Atlantique, pour le projet ESCALES, c'est l'association qui fournit ses fichiers de dockers qu'elle a interrogés au cours de son enquête téléphonique. Du point de vue de la connaissance des enquêtés, au GISCOP93, on dispose de l'information médicale concernant le cancer, puisque ce sont des patients atteints de cancers qui sont interrogés (nous connaissons notamment la localisation primitive du cancer). Tandis que du même point de vue, nous savons dans le dispositif ESCALES que nos enquêtés sont ou furent des dockers ou des agents portuaires. Et les enquêtés figurent dans notre population d'enquête parce qu'ils ont signalé avoir un cancer.

D'autre part, nous, chercheurs dans le cadre de cette enquête, ne connaissons pas directement le travail des dockers, au sens d'une observation participante (anthropologie ou ethnologie) ou clinique (ergonomie ou psychologie) même si nous avons pu l'observer à quelques reprises lors de chantiers de manutention du bois, des « big bag » d'ammonitrate ou de la ferraille en vrac sur les quais situés dans la zone portuaire de Cheviré. Nous avons appris à le connaître dans le dialogue et l'échange avec les dockers, au fur et à mesure des entretiens et des descriptions recueillies auprès des dockers. L'amorce de cet apprentissage s'est effectuée grâce à des entretiens de cadrage auprès de dockers reconnus par leurs pairs pour leur travail et leur façon de le représenter. Notre approche est une approche sociologique qui critique une représentation dominante de minimisation ou de dissimulation des effets du travail sur la santé et cherche donc à rendre visible ces effets en produisant les données autrement et en les proposant aux acteurs de la santé au travail pour qu'ils s'en emparent pour l'action (recherche-action).

L'entretien est semi directif et sa durée moyenne est d'environ deux heures, il est orienté vers la description des tâches, de leurs conditions concrètes de réalisation et des moyens mis en œuvre.

La reconstitution des parcours professionnels selon un découpage temporel en emplois et postes emprunte à l'ergonomie le concept d'activité de travail bien qu'il ne s'agisse pas d'une observation ergonomique¹⁶⁶. Nous privilégions la représentation des salariés pour rendre compte du travail tel qu'il est fait par ceux qui le font.

L'activité de travail est décrite aussi fidèlement que possible, un contrôle interne se constituant par présentation des entretiens transcrits aux ouvriers dockers experts qui peuvent amender cette transcription en précisant éventuellement certains points. D'autre part, la confrontation des différentes sources d'information et les recoupements et compléments qu'ils permettent jouent comme une garantie de cohérence pour la description de cette activité.

L'interrogation de personnes atteintes de cancer n'est pas une démarche anodine, elle demande, même à l'enquêteur expérimenté, un temps de préparation. Il n'y a pas de posture « objective », mais plutôt une mise en contexte de deux personnes qui vont s'entretenir sur un parcours professionnel avec un vocabulaire qui leur permet de se comprendre. Puis,

166 La mise en œuvre d'une étude d'ergotoxicologie basée sur les résultats de cette recherche pourrait être envisagée.

après avoir reconstruit ce parcours d'une vie de travail, selon les cas, l'évocation de l'état de santé peut se faire plus ou moins directement. Certains parlent de leur parcours de soins ouvertement, tandis que d'autres se taisent ou éludent.

Dans les pages qui suivent, est présenté un compte-rendu d'entretien de reconstitution du parcours professionnel d'un docker nantais né en 1948, ESC012, retraité, qui a travaillé 22 ans au port de Nantes – Saint-Nazaire sur les quais nantais. C'est sur ce type de document que travaille le collège d'experts pour identifier et qualifier les expositions aux cancérogènes.

Mode d'enregistrement des informations recueillies au cours de l'entretien pour la reconstitution du parcours professionnel**Reconstitution du parcours professionnel : compte-rendu des dires de l'enquêté****N° de dossier, ESC012****Date de l'entretien de reconstitution : 6 mars 2013****Né le 05/04/1948**

Entreprises, d'emploi, dates	poste	Description de l'activité
E0 64 - 68 Cours Pigier	P0 étudiant	Passe un brevet professionnel de comptable, équivalent selon l'enquêté à un bts. Travaille nov-déc 67 pendant 2 mois à la livraison de bière, jan fév. 68 idem
E1 Mars 68 – mars 69 Service national	P1 appelé	117 ^{ème} RI à l'Allandouet (?) rade et fougère, près de Rennes. Travaille en tant que radio trans à la CCS (compagnie de commandement et de services) à émettre des mots de passe pour le service général et la soute à essence. Se marie à son retour
E2 Mars 69 à mai 82 Champ de mars puis MIN	P1 Caissier comptable	Travaille 2 ou 3 mois au champ de mars (Nantes) puis passe au MIN (marché d'intérêt national). Il débute tôt le matin pour la facturation et l'encaissement, et fait la comptabilité l'après-midi. C'est un marché couvert. Il y a des maraîchers qui vendent au cul du camion aux points de vente sur le parking extérieur. Les wagons SNCF viennent à l'intérieur (du MIN, mais où par rapport à son bureau ?). Dans ce marché, il est en relation avec le consignateur manutentionnaire Lacassagne qui est importateur d'agrumes du Maroc (quai des Antilles, agrumes du Maroc).
E3 de mai 82 à avril 2004 Port de Nantes GUMO	P1 Docker professionnel	Au quai Wilson il manutentionne tomates, oranges clémentines, haricots verts, poivrons aubergines de septembre à mars Le relevage est une opération qui consiste à charger les camions avec les chariots élévateurs Sucre en vrac, la saison de sucre dure de 3 à 4 mois (provenance, ACP, Afrique Caraïbes, Pacifique, dont la Réunion) Il est déchargé au crapaud, les gens en cale utilise le chouleur (bobcat au diesel) pour ramener le sucre à l'aplomb du crapaud. Le faiseur de signes en prend autant (de gaz d'échappement) Le crapaud prend 3t, il les verse dans la trémie, ce travail s'effectue à 2 grues Un bateau de sucre, c'est 10 000t. Chaque camion embarque 10t, il stationne moteur allumé pendant 3 à 4 minutes le temps qu'il soit rempli. (c'était les primeurs et le sucre) <u>Chargement divers</u> : ex, des aéroréfrigérants, des grosses pièces entre 15 et 24t manutentionnées au Titan (grue d'une capacité comprise entre 60t et 30t selon sa configuration) Les grutiers sont d'astreinte une semaine sur trois, même le WE dans le cas où un bateau arrive. (anecdote : L'enquêté a chargé la réplique de Liberty Bell en tant que faiseur de signes.) Le phosphate en vrac : c'était monstrueux, ça se passait à AZF haute Indre « la Bordelaise » en déchargement ; et quai Wilson aussi.

		Ils avaient leurs propres grues à AZF. Ce type de marchandise ne se faisait qu'au crapaud. « J'ai eu le malheur de porter des lunettes à verres organiques, elles ont été dévitalisées. C'est poussiéreux à un point tel qu'on ne voit pas à 3 m, on en a beaucoup inhalé » Le port du masque avec des lunettes embue les lunettes, donc on n'y voit plus rien, donc on travaillait sans masque. Lorsqu'il s'échappait du crapaud, que le crapaud fuyait, cela faisait un épais nuage, c'était marquant. Le faiseur de signe ne voit pas les autres gars ! 4 à 500t étaient déchargées en 2 j avec des horaires de 5h à 13h et de 13h à 21h L'ammonitrate en sacs nous faisait les biceps, à Roche Maurice, c'était des bateaux de 1500 à 4000t A la mi-90, on a observé un feu d'ammonitrate dans des big bags. Depuis, les bateaux de plus de 4000t d'ammonitrate en sacs ont été interdits à Nantes Avant c'était conditionné en sacs de 50kg (provenance Pologne, Russie) C'était dégueulasse, il y avait plein de sacs percés (pas de double sac) Ça glisse, on en avait plein les mains et les chaussures C'est sous forme de granulés. (remarque : sur les sacs, les n° affichés, il y a trois n° qui se suivent, cela donne les rapports de chaque composant : 5/12/15, c'est 5 d'azote, 12 de phosphate et 15 de potasse) Les engrais, ça provoque le dessèchement, il faut boire beaucoup, moi je buvais de la vichy célestin pour remplacer les sels. Le travail était pénible, la t° pouvait monter jusqu'à 40°C C'est un travail de toute l'année Les sacs étaient empilés sur 7 sacs de haut pour constituer la palanquée. Une colonne de 7 sacs de haut s'appelle une rime. Ensuite, les big bags sont apparus, des sacs de 500 kg pour les manutentionner, on avait des palonniers à 6 ou à 12 sacs La farine en palettes était chargée dans des sacs de 68 ou 50 kg. Cela partait au Yemen : il n'y a pas de grue au Yemen, il fallait reconstituer les palanquées. Il y a eu la Pyrite. Les big bag sont arrivés aux environs de 76 Lors du chargement de la farine à Cheviré, l'inconvénient c'était d'avoir des crêpes sur le dos, c'était plein de poussière. Le papier en bobines était manutentionné par des mouvements de grue, c'étaient 2 crochets qui venaient les saisir par les côtés, et qui se resserraient à la levée Le charbon en vrac, il y en a eu très peu à Nantes, c'est le même principe que le phosphate, c'était granuleux. Le bois scié en vrac, c'était des résineux de Scandinavie, de Pologne et de Russie, qui venaient par des petits caboteurs, de
--	--	--

		1000 à 3000 m³, soit 3000t, c'est une espèce de caisse, qui se décharge en 2j. Les gros font 8000t. C'est déchargé à une ou deux grues. Il y a de la poussière sous le plastique ou si c'est scié. Les billes de bois c'est dans des bateaux à cale profonde, c'est confiné. A la manutention, l'écorce et la sciure tombent. Au déchargement, il faut constamment ramener les billes dans le milieu Lorsqu'elles sont élinguées en un point, elles le sont au 2/3. A la levée, avec les élingues croisées, le bout qui traîne balaye la cale, par deux fois il a vu un coup de béliet, lorsque les billes sont attachées à deux bouts L'engrais complet, c'est de la potasse en granulés, c'est en vrac, manutentionné au crapaud, ça fait beaucoup de poussière. Le tournesol en vrac au chargement au quai Roche Maurice, à partir du silo, représente de petits volumes Au quai Wilson on manutentionne des tôles au Titan, des tôles de 8 à 10m de long, c'est du déchargement et ça provient d'Espagne On les pince en bout de tôle et on les soulève de leurs cales, mais en flambant, la tôle pouvait glisser de la pince et retomber en cale. Le marquage des billes était une tâche réservée aux plus anciens ou aux handicapés. Le divers forfait, c'est le relevage. Il y a des piles faites sur le quai et après le départ du bateau, on réexpédie les marchandises en les chargeant dans les camions ou les wagons. Le bois coupé l'est en madrier ou en planchettes, il est rouge, exotique et provient de Malaisie, les poussières piquaient le nez : y avait-il de la résine ? c'était très désagréable. Les équipes, c'était la Sogebas pour les billes de bois, la Jokel Sun et Allaire pour le bois blanc du nord J-C. P. était fragile de consistance, il a eu un cancer du poumon Le silo à Roche Maurice avait un tapis, un portique, et un propulseur Le blé et l'avoine c'était 90% à Nantes. La bouche propulsait la marchandise dans les 4 angles du bateau. Pendant cette opération, on ne se voit pas, le grutier ne voit rien, le faiseur de signes guide le grutier par radio, avec une ou deux personnes La fonte en vrac, c'est du déchargement de débris qui viennent de partout. C'est un crapaud pieuvre qui charge dans des camions qui vont vers la fonderie de Chateaubriant. C'est très poussiéreux ce sont des déchets de récupération qui contiennent de l'amiante. Il y a des containers un peu en provenance de Côte d'ivoire. Il y a eu des globes de bœuf aussi (cuisse) qui pèsent leurs 80 kg
--	--	--

		Les congelés sont transportés par bateaux frigorifiques bourrés d'amiante. Le fibro-ciment venait d'Espagne, en palettisé cerclé, par 20 ou 30 plaques neuves, mais tronçonnées Sans aspiration au conditionnement, c'était une pluie de poussière entre 90 et 95. A SOFERTI c'était phosphate et engrais en vrac Ordre des marchandises manutentionnées dans la carrière bateaux de bois 35 -40% ammonitrate en sacs, engrais environ 35% sucre en vrac Sogebars 10 à 15 % chargement divers, 5% tôles 5% fonte 5% fruits Béghin Say a fermé en 2006 De 82 à 2004 j'ai travaillé en moyenne 160 jours par an J'ai eu un Arrêt de Travail au cours des années 90, suite à un déchargement de sucre en vrac le lundi matin. Je descends en cale, sur une hauteur de cale de 8m, il y a du sucre fondu sur les barreaux en automne, je glisse, me rattrape à un bras, ce qui sort l'épaule de son logement. J'ai eu 1 an d'arrêt, la sécurité sociale m'a reconnu une invalidité à un taux de 15% à vie. En cale, il y a beaucoup de bruit, par exemple les chenillards en cale avant la finition ou les bobcat en cours de finition. Lors de la manutention des tôles, beaucoup de bruit également. Et pour la communication entre ouvriers, pas possible d'avoir des casques.
--	--	---

Les différents types de fonctions évoquées dans les parcours professionnels de dockers :

- calier, travail en équipe, les caliers se répartissent dans la cale pour rassembler la marchandise
- conducteur d'engins (chouleur, Bobcat), travail individuel au service du reste de l'équipe, pousse la marchandise et la rassemble à l'aplomb du crapaud ; prise en charge des remorques (terminal roulier) ou des conteneurs avec un tracteur,
- treuilliste, manœuvre le treuil à bord du navire
- le relevage consiste à ranger la marchandise dans les rayonnages d'un hangar de stockage ou à le charger des hangars dans les camions ou les wagons de fret
- saisissage, désaisissage, amarrer ou libérer des amarrages d'ancrage au sol les véhicules garés dans les ponts des navires roulier pour stabiliser la cargaison du navire.
- faiseur de signes, réalise la communication entre les équipes de cale et le grutier

- pointeur, comptabilise la marchandise chargée ou déchargée et compare cette comptabilité à une feuille d'ordre éditée par le consignataire,
- chef de panneau, contremaître

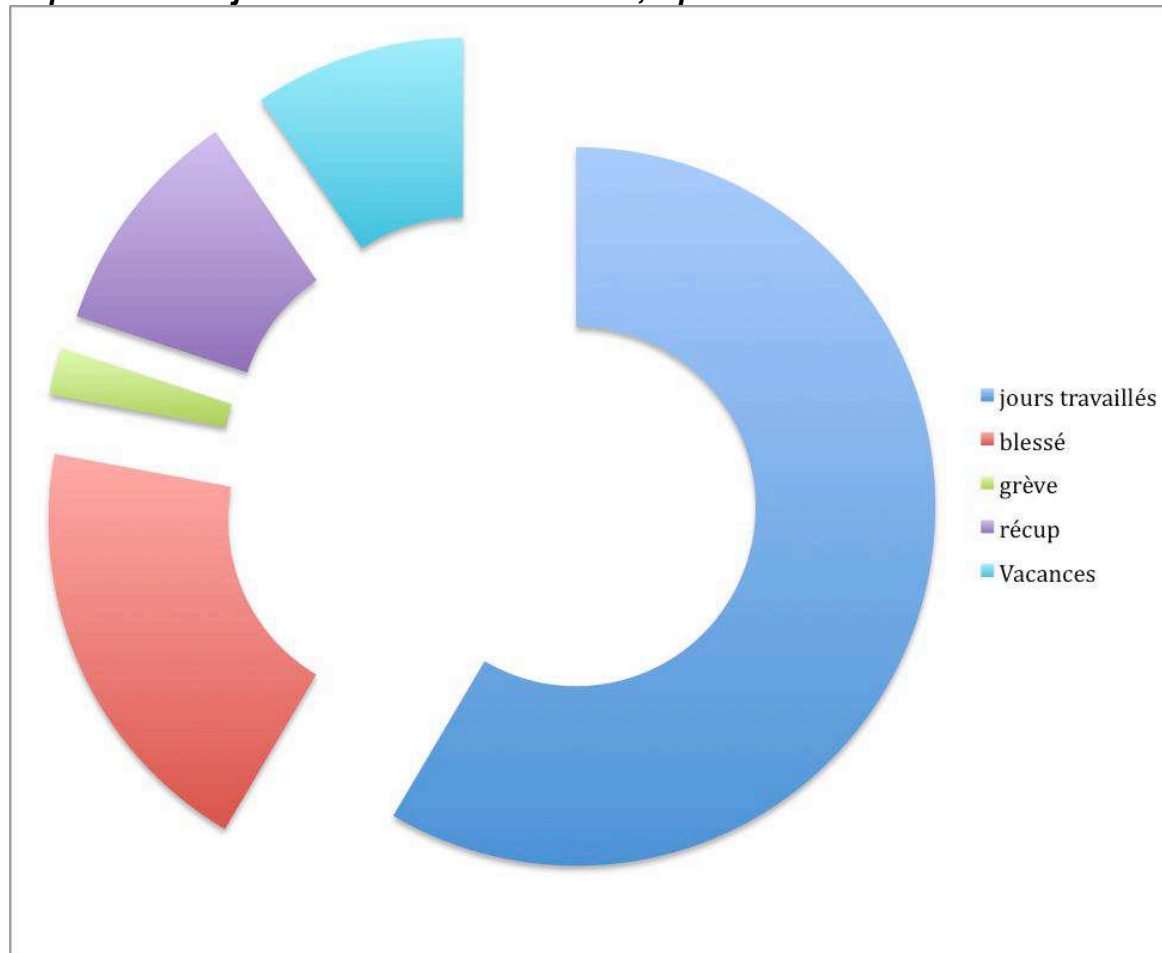
La documentation individuelle des dockers à laquelle certains nous ont donné accès (documentation encore disponible) nous a permis d'analyser l'activité de manutention à l'échelle de plusieurs années (de 3 à 30 en fonction de l'information rendue disponible). L'enregistrement de leur activité s'est effectué selon des critères simples qui sont les suivants : marchandise manutentionnée, lieu de manutention, et durée. Ces enregistrements nous ont permis d'avoir un autre angle de vision sur les parcours pour la connaissance de l'activité et l'évaluation des expositions, centré uniquement sur l'activité de manutention portuaire. En voici quelques exemples.

L'activité d'un docker nantais retraité, située entre 77 et 2006

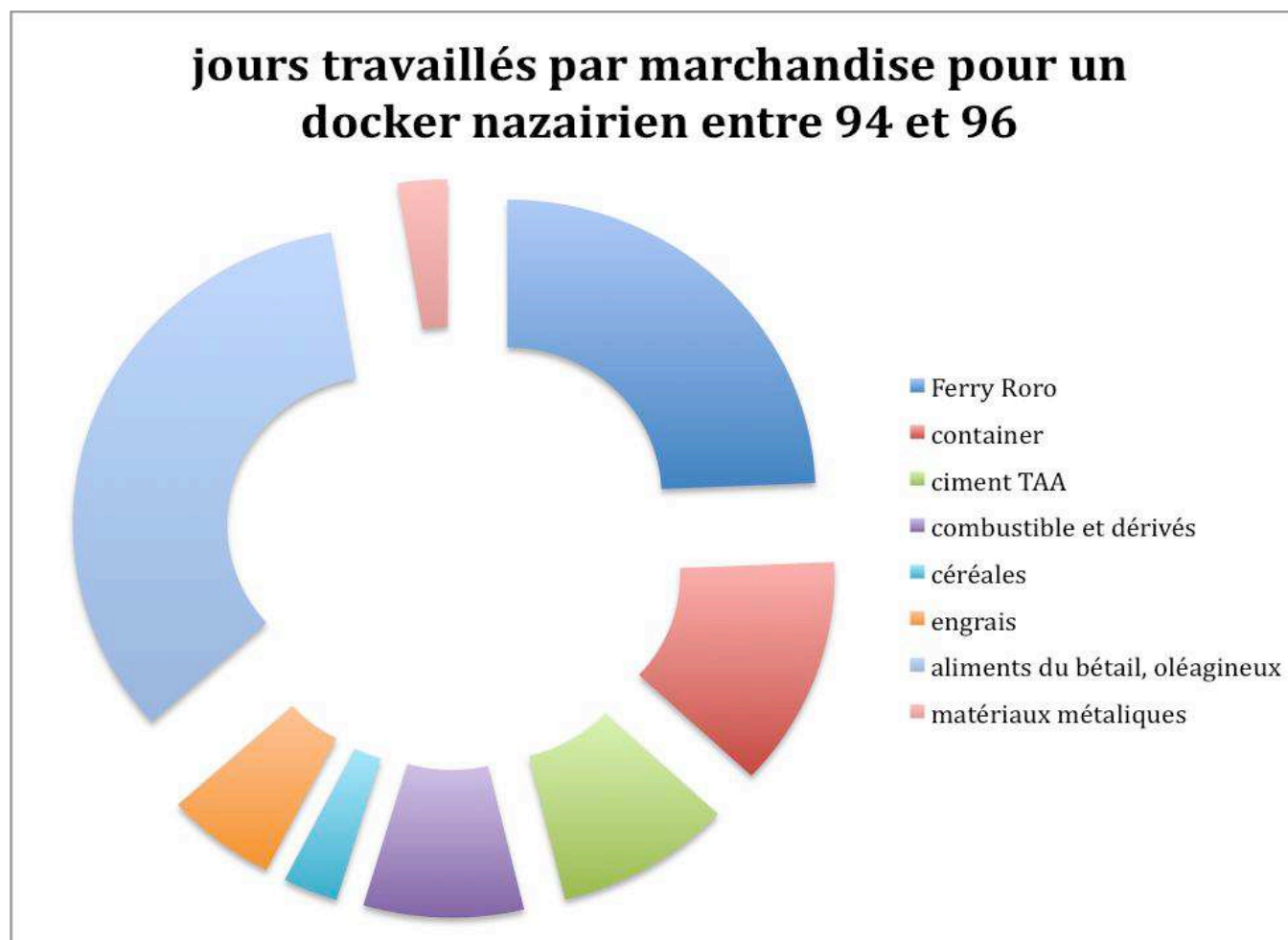
**jours travaillés par marchandise de 77 à 2006 par
grande catégorie pour un docker nantais**



Répartition des jours de travail entre 75 et 88, à partir du carnet d'un docker nantais



L'activité d'un docker nazairien retraité, située entre 77 et 2006



3323 - Bilan de la population enquêtée au cours du projet

Le tableau ci-après fait le bilan des individus interviewés, des pathologies cancéreuses qu'ils ont déclarées lors de l'enquête téléphonique et de la confirmation ou de l'éventuelle correction de cette information au cours de l'entretien pour la reconstitution de leur parcours professionnel.

Il s'avère que dans l'échantillon que nous avons construit, certains parmi les individus sélectionnés sont non malades malgré notre sélection sur le critère de l'atteinte par un cancer. Ou l'information initiale était fausse ou certains enquêtés ont niés leur maladie. Cependant tous sont exposés d'une façon similaire.

Du fait de la répétition des mêmes expositions dans les parcours, l'effectif des travailleurs interrogés suffit tout à fait à caractériser les divers types d'expositions portuaires.

Cependant, en ce qui concerne les maladies, le matériau recueilli au cours de l'enquête demeure fragile, notamment il manque le plus souvent le compte-rendu médical d'anatomo-pathologie attestant de la localisation primitive du cancer.

Au cours des entretiens, nous avons laissé aux enquêtés un courrier type de demande d'accès au dossier médical. Ils avaient pour consigne de l'adresser à leur médecin traitant ou hospitalier. Ce courrier énumérait les comptes-rendus médicaux recherchés, précisait le nom des médecins participant au projet et un descriptif du projet, de ses objectifs et de sa méthode. En outre, le conseil départemental de l'ordre a reçu un courrier de notre part explicitant cette démarche pour parer aux éventuelles questions vers l'ordre.

Seul un dossier médical complet a pu être reconstitué après une demande pugnace du foyer concerné auprès de son médecin traitant (ESC015). Un autre enquêté a pu fournir rapidement des éléments médicaux permettant d'identifier la localisation primitive de cancer (ESC017)

CODE	Né en	Age (2013)	Maladie déclarée lors de l'enquête 2010 par le docker	Lieu	Statut d'emploi (2013)
ESC003	1948	67	prostate 2000, amiante 2011	Nantes	retraité
ESC004	1948	65	plaques pleurales	Nantes	retraité
ESC005	1949	64	prostate	Nantes 74-88	retraité
ESC006	1943	70	pb cardiaques, maladie liée au bois	Nantes	retraité
ESC007	1939	74	prostate	Nantes	retraité
ESC008	1950	63	plaques pleurales amiante	Nantes	retraité
ESC009	1948	65	prostate	Nantes	retraité
ESC012	1948	65	prostate	Nantes	retraité
ESC013	1947	66	prostate	Nantes	retraité
ESC014	1952	61	poumons	Nantes	retraité
ESC015	1953	60	prostate	Nantes	retraité
ESC016	1942	71	colon	Nantes	retraité
ESC017	1952	61	larynx	Nantes	retraité
ESC018	1947	66	pancréatite	Nantes	retraité
ESC019	1949	64	plaques pleurales	Nantes	retraité
ESC021	1958	55	oesophage	Nantes	retraité
ESC022	1949	64	plaques pleurales pas amiante	Nantes	retraité
ESC023	1945	68	Prostate	Nantes	retraité
ESC024	1944	69	prostate 2004, tumeur vessie 2009 - 2010	Nantes	retraité

Tableau de recensement des entretiens réalisés avec des dockers ou portuaires (tous masculins) du port de Nantes – Saint-Nazaire, bilan.

Dans la mesure du possible la date de diagnostic est reportée, lorsqu'une maladie est évoquée pendant l'entretien.

3324 - L'identification et la qualification des expositions aux cancérogènes

Les dockers entrent en scène dans la chaîne logistique du transport de marchandises au moment du chargement ou du déchargement des navires.

L'objet de la manutention est la marchandise et les moyens de la manutention sont les engins de manutention,

- verticale (les grues)
- et horizontale (les engins roulant qui poussent ou amènent la marchandise d'un point A à un point B sur un même niveau : pont, fond de cale ou quai).

Les dockers sont les acteurs de la manutention horizontale, ils pilotent les engins et manutentionnent la marchandise, et préparent la manutention verticale (p.ex. le faiseur de signes qui communique avec le conducteur de grue ou de portique). Ils sont exposés aux risques de toutes les phases de manutention, l'éventualité de chute de charge par exemple ou les nuages de poussière. Par ailleurs, la manutention portuaire est une activité exposée aux risques physiques propres aux chantiers en plein air : le bruit, la chaleur, le froid, le vent, la pluie. Enfin en terme de gestion des risques, il y a un compromis à réaliser entre le rabattage à l'humide des poussières pour éviter aux opérateurs de les inhaler et le risque de rendre les sols glissants et ainsi d'augmenter le risque de chute.

Ils manutentionnent parfois la marchandise au sens propre en la manipulant à la main ou au pied, en la touchant en y ménageant des espaces de dégagement pour débiter le déchargement ou pour finir le chargement.

Ce métier impose aux ouvriers d'être en contact avec la marchandise, et c'est pourquoi vis-à-vis de cette exposition, le conditionnement de la marchandise a son importance.

L'exposition au charbon en vrac, aux boulets de charbon à pousser ou à saisir, les poussières des tôles de fibrociment, n'est pas la même que lorsqu'il s'agit de big bags ou de « boîtes » (les conteneurs) bien fermés. Cependant, il n'en reste pas moins qu'un conteneur peut exposer à son ouverture, mais aussi par ses fuites lorsque les produits dégagés par les marchandises peuvent s'échapper par les interstices, comme lorsque le crapaud au bout de la grue fuit.

D'autres part, l'emploi des engins divers de manutention, généralement propulsés par des moteurs diesel, ou des véhicules qui constituent la marchandise du trafic routier produisent des gaz et des particules d'échappement en masse et en milieu confiné.

Les conditions de manutention des marchandises conduisent à des expositions aux poussières, aux vapeurs, aux gaz et aux autres substances par les voies de pénétration suivantes :

- respiratoire
- cutanée.

L'exposition est dans ce travail définie comme un contact entre une substance cancérogène et l'individu considéré.

La question posée par notre enquête est de savoir si les individus de ce groupe professionnel, les dockers, ont été exposés ou non à des cancérogènes dans les situations de travail qu'ils nous ont décrites au cours de l'entretien.

C'est pourquoi au cours du travail d'expertise, les experts mobilisent leurs connaissances professionnelles vis-à-vis de ces situations de travail, puisqu'étant données leur connaissance « clinique » de ces situations de travail ou leur connaissance de la présence des cancérogènes dans certains produits ou dispositifs de travail, ils reconnaissent ces

situations et sont en mesure de conclure, de formuler une hypothèse ou de lever un doute.

L'identification des éventuelles expositions aux cancérrogènes dans les parcours reconstitués s'appuie sur le recensement d'une cinquantaine de cancérrogènes dont le pouvoir cancérrogène est déjà scientifiquement avéré dans une liste¹⁶⁷ qui sert de référence à ces experts.

Les experts sont pour la plupart des professionnels locaux de la santé au travail et des conditions de travail, ayant une bonne connaissance des situations de travail situées dans les entreprises de la région. Ils ont aussi une bonne connaissance des expositions professionnelles aux cancérrogènes.

Concernant l'évaluation des expositions dans la phase de leur qualification (notation en fonction des critères déjà présentés), il ne s'agit ni d'une étude dose-effet, (car nous ne sommes pas en mesure de reconstruire la dose), ni d'une étude de cohorte, puisque notre temps d'étude est très court et qu'il est mis à profit pour reconstruire des connaissances qui aujourd'hui font défaut.

Dans une étude épidémiologique, l'observation s'effectue aux deux moments clés, le moment de l'exposition, et le moment de la réalisation du risque, l'apparition de la pathologie. D'une part l'évaluation des expositions aux cancérrogènes est très complexe, notamment dans le cas des faibles doses chroniques. D'autre part, l'apparition de la maladie peut avoir lieu plusieurs décennies après l'exposition initiale.

Dans le cas des cancers cela signifie donc que l'étude devrait couvrir plusieurs décennies... Ce n'est évidemment pas l'objet de la présente recherche, qui a pour simple but d'établir l'existence des expositions aux cancérrogènes (rendues invisibles par l'absence d'un système d'enregistrement) et les caractériser.

Nous partons du constat de l'enquête menée par l'APPSTMP en 2009-2011, que la population des dockers est majoritairement atteinte de cancer (69% des malades et décédés et 36% de la population totale enquêtée, 243 sur 353). Et l'identification d'exposition à des cancérrogènes dans le contexte professionnel désigne des candidats naturels (au sens biologique) au déclenchement d'une cancérogénèse.

Ce qui est recherché dans le discours des dockers une fois qu'ils ont répondu aux questions posées sur leur parcours professionnel au cours de l'entretien et qu'il est retranscrit, ce sont les indices liés aux situations de travail qui permettent d'identifier les expositions professionnelles aux cancérrogènes. Aujourd'hui, ces expositions professionnelles concrètes aux cancérrogènes ne sont enregistrées nulle part, malgré les textes réglementaires en vigueur depuis 2001 sur l'exposition aux substances CMR. L'intérêt du projet est d'établir des traces rétrospectivement de façon aussi rigoureuse que possible.

Par conception, nous faisons dans cette étude l'impasse sur les autres professions qui gravitent autour du travail des dockers et de l'activité portuaire. Elles pourraient faire l'objet d'un complément d'étude. Et on peut d'ores et déjà estimer que les expositions seraient très proches, notamment si ces activités se déroulent près de l'activité à quai ou portent sur les mêmes marchandises.

Et le principal lien que nous établissons est celui qui existe entre une marchandise ou les procédés employés pour la manutention et la présence de cancérrogènes dans cette situation de travail.

¹⁶⁷ Voir la liste en annexe, la première page de la liste est présentée dans le corps du texte comme illustration de l'outil d'identification

3325 - Démarche adoptée pour l'identification et la qualification des expositions

La séance d'expertise conçue pour étudier les parcours professionnels et y identifier les expositions consiste en une journée de travail et est prévue à l'avance. Trois séances d'expertises des parcours professionnels ont été planifiées et se sont tenues pendant la durée du projet.

Le groupe d'expertise est composé pour ce projet

- d'un ingénieur-conseil de la CARSAT Pays de la Loire, retraité, Jean-François Certin,
- d'un Médecin Inspecteur Régional du Travail et de la Main d'œuvre (inspection du travail, DIRECCTE, retraitée, Annie Touranchet,
- d'un Directeur de Recherche honoraire INSERM, retraitée, Annie Thébaud-Mony,
- de deux médecins généralistes, Daniel Coutant et Patrick Dubreuil,
- d'un représentant (au sens de l'expérience du travail) expérimenté des ouvriers, Christian Zimmer, docker retraité pour Nantes, Karl Montagne, docker en activité à Montoir pour l'activité nazairienne.

Les dossiers (au nombre d'une dizaine par séance) sont communiqués au collège d'experts, sous la forme de documents papiers retraçant le parcours professionnel, rendus anonymes par un code d'entretien. Ils connaissent le lieu de travail, l'âge et découvrent à la lecture du parcours l'activité de travail et les marchandises manutentionnées.

Lors de la première demi-journée, deux sous groupes d'experts sont constitués et chacun dispose d'une moitié des dossiers. Ils procèdent à leur travail d'identification et de qualification des expositions aux cancérogènes avec la liste des substances cancérogènes prises en compte et une grille de qualification. La partie identification des expositions donne déjà lieu à quelques échanges d'expérience.

Les parcours professionnels sont différents entre Nantes et Saint-Nazaire, le trafic est différent ce qui paraît logique

Les experts disposent des outils suivant pour l'identification et la qualification :

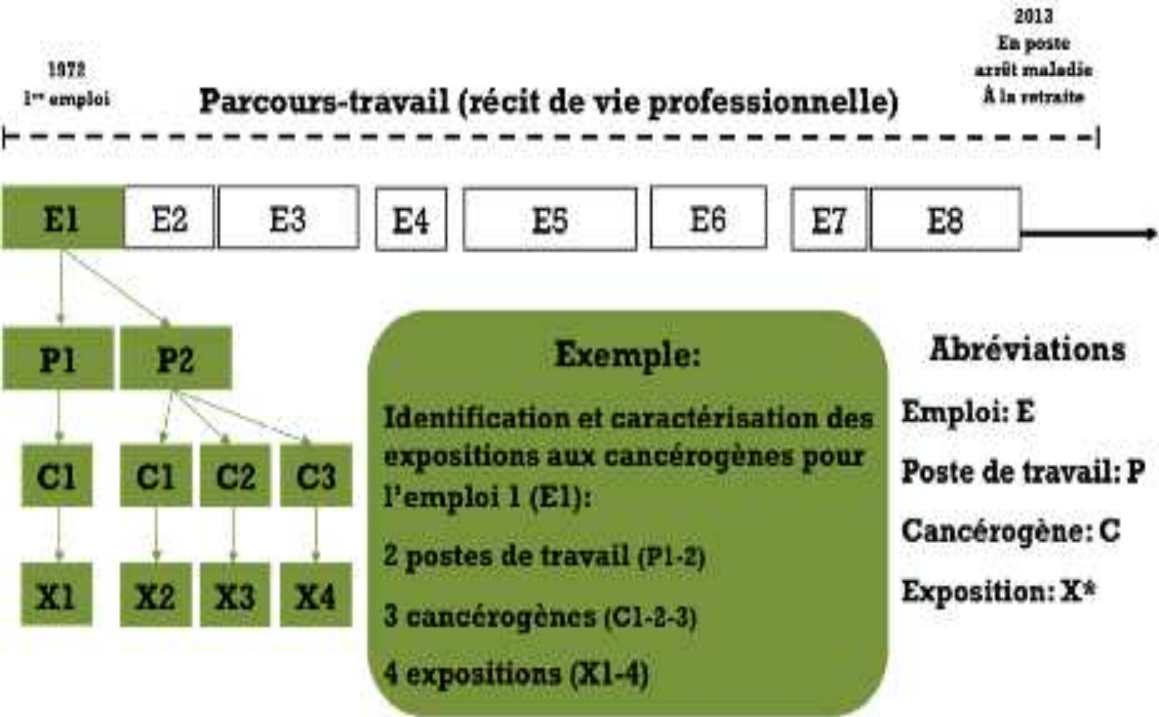
- la liste des substances déjà classés comme cancérogènes par le CIRC ou l'UE.
- une fiche de cotation des expositions identifiées clairement (tel cancérogène, son code dans la liste), qui qualifie l'exposition grâce à quatre critères :
 - probabilité d'exposition,
 - fréquence d'exposition correspondant à la durée d'exposition quotidienne,
 - l'existence ou non d'un ou de pics d'exposition,
 - l'intensité d'exposition référencée par rapport à celle subie par la population générale ou la limite de détection de la substance,
 - et la durée d'exposition dans le cadre de l'emploi considéré

Dans un deuxième temps, au cours de la deuxième demi-journée, un sous-groupe expose à l'autre (puis inversement) le produit de son travail, ce qui donne lieu à discussion sur les arguments pour telle ou telle exposition dans tel cas de figure.

Les qualifications des expositions identifiées sont recensées dans un document reliant les expositions à un poste, un emploi et une situation d'exposition. Ces notations sont ensuite reportées dans un fichier Excel codant les parcours professionnels et les expositions recensées.

C'est effectivement à partir des documents de reconstitution du parcours professionnel que les experts vont identifier, grâce à leur expérience, les modalités d'exposition liées à telle marchandise, à telle situation ou à tel procédé de travail. Le résultat final de cette recherche

est une association des situations de travail datées et des expositions correspondantes.



* Chaque exposition Xi est décrite par: probabilité, intensité, fréquence, durée, pics

Schéma inspiré des présentations du GISCOPI93 (E. Couril)

333 - Résultats de l'enquête, forme et analyse

Le premier des résultats de l'enquête menée auprès des ouvriers dockers (et un grutier) est le document de reconstitution du parcours professionnel. C'est un résultat intermédiaire, mais important, car il consigne une information qui n'existe aujourd'hui nulle part ailleurs, rendue systématique pour tous les individus de la population enquêtée. Ensuite, l'identification et la qualification des expositions aux cancérogènes dans ces parcours s'appuient à la fois sur ces documents de reconstitution des parcours et sur la contribution des experts. Cette expertise se traduit par la désignation des expositions, ces séances d'expertise permettent de donner un nom aux expositions et de les caractériser par l'évaluation des variables probabilité, fréquence, présence de pic(s), intensité et durée. Ces traces là sont également absentes malgré les exigences de la réglementation du travail. Ce projet nous permet donc de les établir pour cette population.

L'ensemble de ces informations est consignée dans un fichier sous forme de feuille de calcul, qui permet de mobiliser ces données dans les traitements qui les réorganisent, pour répondre aux questions explicitement posées par le projet : les dockers sont-ils exposés à des cancérogènes, dans quelles situations de travail et à quels cancérogènes ?

L'enquête s'appuie sur des individus, elle donne lieu à des résultats individuels, elle s'appuie sur une population déterminée, elle donne lieu à des résultats collectifs. Il faut souligner ici ce va-et-vient entre les dimensions individuelle et collective. L'un des principaux aspects de ce groupe professionnel des dockers est son unité collective et son organisation, notamment dans les coups durs. L'initiative de l'alerte sanitaire revient à des individus, notamment pour n'en citer qu'un, Jean-Luc Chagnolleau. L'organisation syndicale n'est, lorsque le sujet est la santé au travail et que l'emploi en est un enjeu, pas le meilleur candidat pour l'organisation. C'est donc l'association qui est devenue l'outil collectif et elle s'est pris pour objet la préservation de la santé au travail. Mais l'organisation syndicale doit quand même être un appui, pas un adversaire. Cette organisation collective autour d'un problème individuel ou individualisé, celui de la maladie est suffisamment remarquable pour être souligné, d'autant qu'en matière de cancers, les malades se retrouvent souvent seuls face aux contraintes de soin et administratives.

L'un des résultats du projet de recherche-action est également d'avoir fait travailler ensemble ouvriers dockers et chercheurs dans un contexte de reconnaissance institutionnelle de la recherche-action, chacun étant considéré comme acteur à part entière. Nous avons pu ainsi constater au fur et à mesure du développement du projet, l'évolution des positions institutionnelles officielles vis-à-vis de la démarche et de ses résultats prévisibles.

Les résultats individuels sont très utiles à la fois aux individus et à la collectivité des acteurs du projet, puis à une collectivité plus étendue après la publication des résultats.

Les individus se voient remettre un résumé de leur parcours professionnel dans lequel sont resituées les expositions aux cancérogènes. C'est un document qui peut être très utile à ceux qui souhaiteraient s'engager dans une démarche de déclaration en maladie professionnelle, en supposant qu'il puisse obtenir un certificat médical initial.

Ceux qui s'engagent dans cette démarche le font individuellement, mais servent une cause collective en commençant à rendre visibles leurs expositions, dans le champ des institutions de la Sécurité sociale.

Les résultats collectifs qui agrègent les informations individuelles, sont importants pour la connaissance générale et pour la connaissance des acteurs de prévention et de santé au travail, ainsi qu'au groupe professionnel lui-même, qui se voit vraiment informé des risques professionnels liés aux expositions aux cancérogènes.

Le principal produit de cette recherche est celui-ci : une série de listes et de tableaux des substances cancérogènes auxquelles le travail de manutention expose les dockers et les circonstances de ces expositions, ce qui permet éventuellement ensuite de fonder une action en prévention ou au moins d'en discuter sur des bases claires.

Les résultats vont dans la suite du document être présentés dans l'ordre et les formes suivants :

- Les expositions professionnelles des dockers nantais,
- Les expositions professionnelles des dockers nazairiens,
- La polyexposition aux cancérogènes des métiers portuaires,
- Liste des marchandises et procédés de travail portuaire exposant aux cancérogènes,
- La connaissance des pathologies identifiées à l'issue du projet.

3331 - Remarques préliminaires sur la qualification des expositions

Rappel : est considérée comme une exposition à un cancérogène tout contact avec une substance cancérogène.

Les expositions sont qualifiées en terme de probabilité, de fréquence (durée moyenne quotidienne d'exposition, de présence ou d'absence de pic(s) d'exposition - bouffée provoquée par l'ouverture d'un circuit ou de l'accélération d'un moteur par ex. -, d'intensité (de 1 très faible à 5 très forte) et de durée (rapportée au parcours professionnel, exprimée en année d'exercice ou en mois).

Sur l'ensemble des expositions qualifiées par les experts dans les 27 dossiers de parcours professionnels passés en revue, environ 90% d'entre elles ont vu leur probabilité qualifiée de « certaine » (164 expositions sur 190 coté nantais pour 19 individus, soit 86% ; 129 expositions pour 137 coté nazairien, soit 94%).

D'autre part, le score, produit de la probabilité et de l'intensité de l'exposition permet de hiérarchiser les expositions entre elles.

3332 - Les expositions identifiées dans les parcours professionnels centrés sur les terminaux nantais

La fréquence d'identification est le nombre de fois qu'une exposition a été identifiée par les experts dans l'ensemble des parcours. Si l'on prend en compte l'ensemble des expositions identifiées, c'est aussi la part d'une exposition parmi l'ensemble des expositions citées, alors exprimée en pourcentage. Les expositions sont classées dans l'ordre décroissant de fréquence et de pourcentage, de façon à connaître les expositions les plus fréquentes.

Les expositions identifiées dans les parcours des docks du port de Nantes

Expos activité Nantes docked	Fréquence	Pourcentage	Différentes modalités
Poussières bois	20	16,67	Cargaisons de bois
Amiante	20	16,67	Fonte de récupération jusqu'à ce jour, tôles fibrociment (1989 - 1997)
Silice	18	15,00	Charbon, ciment documenté avec des dosages de silice
Echappements diesel	15	12,50	Engins de manutention, roulier
Pesticides	15	12,50	cargaisons bois et fruits primeurs
Formaldéhyde	10	8,33	Bois contreplaqué
HPA	7	5,83	Boulets de charbon, coke de pétrole, documenté pour le coke de pétrole , avec dosages HAP
Mycotoxines	4	3,33	Tourteaux d'arachide, tourteaux de soja
Arsenic	4	3,33	Bois
Echappements essence	3	2,50	Roulier
Chrome6	2	1,67	Gants tannés, ciment documenté
Chlordécone	1	0,83	Bananes
Plomb	1	0,83	Lingots
Total	120	100,00	

Les expositions identifiées dans les parcours nantais hors profession de docker

Expos Nantes	Fréquence	Pourcentage	Différentes modalités
Amiante	16	20,78	chantiers navals, plaque à souder, meulage, soudure, (codage de l'exposition à l'amiante dans ces situations : 3415168 ; 3413)
HPA	12	15,58	Fabrication de boulets de charbon, utilisation d'huiles décoffrage
Fumées de soudage	10	12,99	soudage, (codage de l'exposition dans cette situation : 3415)
Travail posté	6	7,79	331 ; 342 (score probabilité / fréquence / pic)
Plomb	5	6,49	Brasage, étamage, tuyaux de plomb, peinture
Chrome6	4	5,19	peinture, ciment
Echappements diesel	3	3,90	chauffeur routier
Pesticides	3	3,90	jardinier, maraîchage
Poussières fer	3	3,90	chaudronnerie, découpe métal
Cadmium	2	2,60	brasage à l'argent
Formaldéhyde	2	2,60	Bois contreplaqué et panneaux de particules dans le bâtiment
Huiles de coupe	2	2,60	Usinage des métaux
Poussières bois	2	2,60	apprenti, serrurier bois
Silice	2	2,60	maçon boiseur
Solvants chlorés	2	2,60	chaudronnier
Benzène	1	1,30	fabrication boulets
Industrie du caoutchouc	1	1,30	Moulage, fumées de vulcanisation, nitrosamines, HPA
tabagisme passif	1	1,30	
Total	77	100	

168 Les codages exprimés dans la colonne « différentes modalités » sont sous forme de chaîne de caractères agglomérant probabilité – fréquence – pic – intensité, cf. la grille de qualification des expositions employée dans la démarche

Les expositions identifiées dans les parcours professionnels des dockers ayant travaillé à Saint-Nazaire (ou Montoir-de-Bretagne)

Les expositions identifiées dans les parcours des dockers du port de Saint-Nazaire (ou Montoir)

Expos docker	SN activité	Fréquence	Pourcentage	Différentes modalités
Echappements diesel		15	18,07	Engins de manutention, roulier
Pesticides		15	18,07	Cargaisons de bois et agro
Silice		10	12,05	Ciment, Charbon
Chrome6		9	10,84	Gants tannés, ciment (cf . INRS)
Mycotoxines		7	8,43	Tourteaux d'arachides et de soja
HPA		6	7,23	Boulets de charbon, coke de pétrole
Poussières bois		6	7,23	Cargaisons de bois
Amiante		4	4,82	Tôles fibrociment, bateaux frigos russes délabrés (à documenter) 4 dockers nazairiens évoquent la fonte : pas de récupération ?
Echappements essence		3	3,61	Roulier
Rayonnements ionisant		3	3,61	Conteneurs d'uranate
Travail posté		3	3,61	Terminal conteneurs, terminal charbon, terminal agro, usine
Arsenic		1	1,20	Bois
Formaldéhyde		1	1,20	Bois contreplaqué
Total		83	100,00	

Les expositions identifiées dans les parcours nazairiens hors profession de docker garder à température = couvertures amiante en chaudronnerie, colles néoprènes à supprimer pour HAP

expos SN	fréquence	pourcentage	différentes modalités
amiante	12	26,09	Panneaux marinites des bateaux en construction, pose de canalisations en fibrociment, garder en température.
fumées de soudage	5	10,87	construction navale, tôlier-chaudronneur, chaudronnier
HPA	5	10,87	boulets de charbon
benzène	4	8,70	colles néoprènes (bâtiment), nettoyage à l'essence (mécanique)
chromes	4	8,70	gants tannés.
échappements diesel	3	6,52	véhicules en marche
oussières bois	3	6,52	tapissier construction navale, découpe panneaux
formaldéhyde	2	4,35	colles
plomb	2	4,35	peinture
solvants chlorés	2	4,35	installation moute
bitume	1	2,17	enduction ballast
éthers de glycol	1	2,17	peintures
huiles de coupe	1	2,17	Usinage des métaux
pesticides	1	2,17	jardinier, écardage
	46	100,00	

Point sur les expositions les plus fréquentes dans la manutention portuaire

Le cas des fontes de récupération, intervention de la CARSAT PDL à Nantes en 2006

Il s'agit dans ce cas de la mesure des poussières d'amiante polluant les cargaisons de fonte de récupération.

Selon le rapport daté du 26 mars 2006 (fourni par Jean-Luc Chagnolleau, alors délégué syndical). La question posée pour cette campagne de mesure faisait suite à une intervention demandée par « Le Docteur Mollat, médecin du travail du GUMO à Bouguenais, en 2002 pour déterminer si les cargaisons de fonte étaient contaminées par l'amiante (rapport 02-226 de juin 2002) ».

Nous continuons ensuite de citer des extraits de ce rapport : « Au cours de notre visite lors d'un déchargement en novembre 2002, huit échantillons ont été prélevés dans la cargaison, la moitié renfermait de l'amiante. La cargaison étant humide, il n'avait pas été jugé opportun de faire de prélèvements d'atmosphère, pour éviter une sous-estimation du risque. Le Docteur Peslerbes, médecin du travail du Port Autonome, nous ayant signalé le

déchargement du 26 mars 2003, nous sommes intervenus pour faire des prélèvements d'atmosphère quai Wilson.

Des déchargements de fonte ont lieu régulièrement pour approvisionner deux fonderies de la région. Le jour de notre intervention, la cargaison était sèche, le temps était ensoleillé avec un vent modéré.

Le déchargement s'effectue dans un premier temps sans présence de personnel en fond de cale. En fin de déchargement, un petit chouleur est descendu pour pousser la ferraille vers le grappin et déblayer le fond de cale.

L'engin est équipé d'une protection contre les chutes de matériaux mais le poste de conduite est directement exposé aux poussières.

Le docker porte une protection respiratoire anti-poussières FFP3. Le port de lunettes de sécurité est jugé par l'opérateur incompatible avec la bonne surveillance visuelle nécessaire à son travail.

Le temps global en fond de cale pour le « petit » bateau déchargé ce jour-là a été estimé entre 3 et 4 heures ». Ci-après des photos illustrant le dit rapport.



Le commentaire concernant les mesurages est le suivant: « Le déchargement de ferrailles entraîne un empoussièrément en fond de cale extrêmement élevé, de l'ordre de **5 fois supérieur à la valeur limite réglementaire de 10mg/m³** pour les poussières en général.

Malgré le tri effectué, le chargement est contaminé par l'amiante. Ceci entraîne une pollution de l'atmosphère en fibres d'amiante supérieure à la valeur limite en cale et même au niveau du pont du bateau.

La protection du personnel, compte tenu de cette exposition extrêmement élevée, doit être renforcée. Une cabine de conduite en surpression assurerait une protection optimale tout en améliorant les conditions de travail de l'opérateur. A défaut, le port d'une protection respiratoire à ventilation assistée TMP3 ou THP3 pourrait aussi le protéger efficacement.



Ces opérations de déchargement de ferraille engendrant une exposition à l'amiante indiscutable, les textes réglementaires en vigueur doivent s'appliquer. »

La polyexposition des métiers de la manutention portuaire.

La polyexposition est l'exposition pour un même individu à plusieurs cancérogènes. Les salariés peuvent être polyexposés de plusieurs façons : en étant exposés pendant une même période d'emploi à plusieurs cancérogènes différents, en étant exposés à un même cancérogène pendant des périodes d'emploi différentes ou en étant exposés à plusieurs cancérogènes pendant des périodes d'emploi différentes.

Par exemple, un docker peut avoir été exposé à l'amiante pendant la manutention de tôles de fibrociment, pendant le déchargement de fonte de récupération ou dans un autre emploi, parce qu'il était chauffagiste ou calorifugeur. Ce parcours est polyexposé à l'amiante.

Cependant, le constat général pour les dockers est une polyexposition à différents cancérogènes pendant différentes périodes d'emploi, en notant que la période d'emploi des dockers dans cette population varie entre 7 ans et 39 ans.

Le tableau suivant rend compte du nombre d'expositions identifiées pour chaque individu au cours des périodes d'emploi de docker, des périodes d'emploi hors docker et pour la vie professionnelle entière.

<i>Code ESCALES</i>	<i>Lieu travail</i>	<i>Année naissance</i>	<i>Age en 2013</i>	<i>Nb expo période docker</i>	<i>Nb expo période non docker</i>	<i>Nb d'expo vie entière</i>
<i>ESC012</i>	<i>N</i>	<i>1948</i>	<i>65</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>
<i>ESC014</i>	<i>N</i>	<i>1952</i>	<i>61</i>	<i>8</i>	<i>5</i>	<i>13</i>
<i>ESC006</i>	<i>N</i>	<i>1943</i>	<i>70</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>
<i>ESC013</i>	<i>N</i>	<i>1947</i>	<i>66</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>9</i>
<i>ESC003</i>	<i>N</i>	<i>1946</i>	<i>67</i>	<i>7</i>	<i>15</i>	<i>22</i>
<i>ESC008</i>	<i>N</i>	<i>1950</i>	<i>63</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>11</i>
<i>ESC017</i>	<i>N</i>	<i>1952</i>	<i>61</i>	<i>6</i>	<i>13</i>	<i>19</i>
<i>ESC019</i>	<i>N</i>	<i>1949</i>	<i>64</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>11</i>
<i>ESC022</i>	<i>N</i>	<i>1949</i>	<i>64</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>12</i>
<i>ESC023</i>	<i>N</i>	<i>1945</i>	<i>68</i>	<i>6</i>	<i>8</i>	<i>14</i>
<i>ESC004</i>	<i>N</i>	<i>1948</i>	<i>65</i>	<i>5</i>	<i>7</i>	<i>12</i>
<i>ESC016</i>	<i>N</i>	<i>1942</i>	<i>71</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>8</i>
<i>ESC018</i>	<i>N</i>	<i>1947</i>	<i>66</i>	<i>5</i>	<i>8</i>	<i>13</i>
<i>ESC015</i>	<i>N</i>	<i>1953</i>	<i>60</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>9</i>
<i>ESC009</i>	<i>N</i>	<i>1948</i>	<i>65</i>	<i>4</i>	<i>9</i>	<i>13</i>
<i>ESC021</i>	<i>N</i>	<i>1958</i>	<i>55</i>	<i>4</i>	<i>12</i>	<i>16</i>
<i>ESC005</i>	<i>N - SN</i>	<i>1949</i>	<i>64</i>	<i>9</i>	<i>0</i>	<i>9</i>
<i>ESC026</i>	<i>SN</i>	<i>1952</i>	<i>61</i>	<i>15</i>	<i>6</i>	<i>21</i>
<i>ESC011</i>	<i>SN</i>	<i>1959</i>	<i>54</i>	<i>10</i>	<i>15</i>	<i>25</i>
<i>ESC020</i>	<i>SN</i>	<i>1953</i>	<i>60</i>	<i>10</i>	<i>5</i>	<i>15</i>
<i>ESC025</i>	<i>SN</i>	<i>1957</i>	<i>56</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>18</i>
<i>ESC028</i>	<i>SN</i>	<i>1958</i>	<i>55</i>	<i>9</i>	<i>3</i>	<i>12</i>
<i>ESC029</i>	<i>SN</i>	<i>1952</i>	<i>61</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>

Code ESCALES	Lieu travail	Année naissance	Age en 2013	Nb expo période docker	Nb expo période non docker	Nb d'expo vie entière
ESC002	SN	1950	63	7	7	14
ESC024	SN	1944	69	7	8	15
ESC001	SN	1958	55	6	5	11
ESC010	SN	1974	39	6	2	8

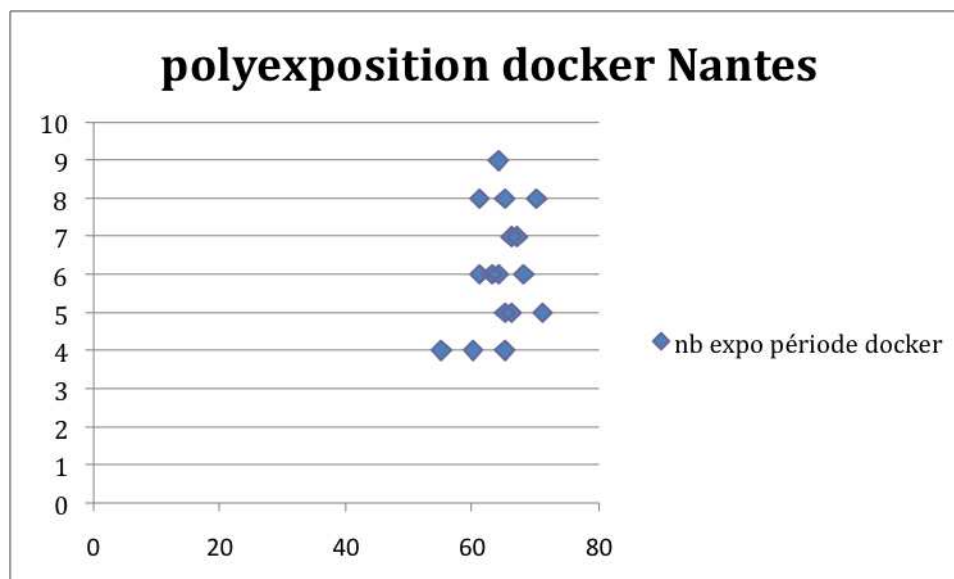
A titre de comparaison¹⁶⁹, le bilan du GISCOP93 donnait 56% des parcours reconstitués exposés à plus de trois cancérogènes (vie professionnelle entière).

Ici, rien que pour la période d'emploi en tant que docker (ou pour un grutier) tous sont exposés à plus de 4 cancérogènes et pour la vie professionnelle entière tous sont exposés à plus de 8 cancérogènes.

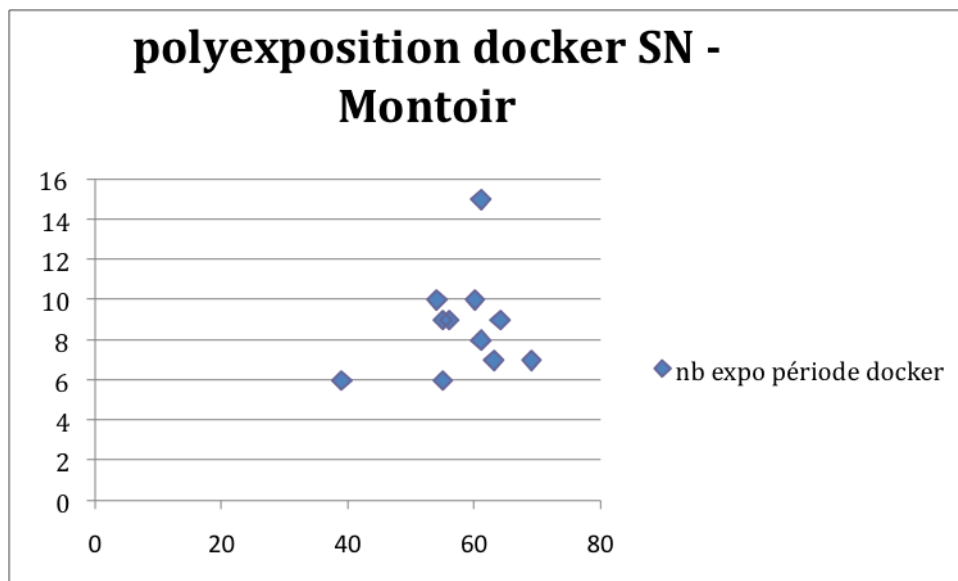
ESC005 a passé 14 ans dans chaque place portuaire, c'est pourquoi il est noté N – SN pour la rubrique lieu de travail.

Il est à noter que pour les terminaux nazairiens (qui emploient l'effectif le plus important de dockers), l'intégration à une entreprise rendra le profil des dockers aujourd'hui en activité davantage mono exposition. Par exemple pour le ciment, ou le soja, ce phénomène doit encourager à documenter très précisément les expositions correspondantes afin de pouvoir discuter des mesures de prévention ou éventuellement faciliter la déclaration en maladie professionnelle.

Ci dessous sont proposées deux représentations graphiques rendant compte de la polyexposition dans la population d'enquête, avec en abscisse l'âge des salariés portuaires interrogés et en ordonnée le nombre de substances cancérogènes auquel chacun a été exposé pendant son parcours pendant l'activité portuaire.



¹⁶⁹ La population enquêtée au GISCOP93 est une population de patients vivant en Seine-Saint-Denis et atteints de cancers sans homogénéité professionnelle. La comparaison est effectuée à partir de 10 ans de fonctionnement de l'enquête, de 2002 à 2012



Les marchandises et les procédés de travail exposant aux cancérogènes

Les expositions ont trois sources principales dans l'activité de manutention portuaire :

- les marchandises (elles subissent généralement un traitement supplémentaire avant embarquement et exportation au long cours),
- les procédés de travail employés pour la manutention ou la protection sur les lieux de manutention (quais, cales, hangars, silos),
- et l'environnement.

Les expositions environnementales étant faiblement documentées, compte tenu des objectifs du projet, nous nous en tiendrons ici aux deux premières catégories d'analyse, pour lesquels nous disposons du recul et de la documentation qui font de ces expositions des expositions avérées.

Les marchandises exposantes (dockers nantais)

<i>Marchandise</i>	<i>exposition(s)</i>
Fruits, primeurs 1966 - 1988	
<i>agrumes</i>	<i>pesticides</i>
<i>bananes</i>	<i>chlordécone (pesticide)</i>
Céréales	
<i>blé, manioc,</i>	<i>pesticides, mycotoxines</i>
Oléagineux, alimentation du bétail	
<i>soja</i>	<i>pesticides, mycotoxines analyses INRS 1991</i>
<i>tournesol</i>	<i>pesticides, mycotoxines</i>
<i>citrus</i>	<i>pesticides</i>
<i>tourteau d'arachide</i>	<i>pesticides, mycotoxines analyses INRS 1991</i>
Matériaux de construction ou métalliques	
<i>bois</i>	<i>poussière de bois</i>
<i>bois traité</i>	<i>arsenic ???</i>
<i>bois en paquets ou contreplaqués, Isorel</i>	<i>formaldéhyde</i>
<i>fonte de récupération</i>	<i>amiante</i>
<i>fibrociment en plaques</i>	<i>Amiante jusqu'en 1997</i>
<i>ciment</i>	<i>Silice (forte exposition à la poussière de ciment et à la silice, métrologie), au chrome 6 également, thallium évoqué en réunion préventeurs</i>
Combustible, produit dérivé	

Marchandise	exposition(s)
<i>charbon</i>	<i>silice, à documenter</i>
<i>coke de pétrole</i>	<i>HAP dosages HAP à plusieurs reprises BaP en mg/kg (1 à 50, analyses 2005 et 1997)</i>
<i>boulets de charbon</i>	<i>HAP c'est documenté +++ sur des sites similaires, usine de fabrication nantaise arrêtée dans les années 90</i>
<i>brai de houille</i>	<i>HAP c'est documenté +++</i>
Roulier (faible trafic)	
<i>moteurs en marche</i>	<i>échappements diesel</i>
<i>transfert véhicules</i>	<i>échappements diesel (exposition renforcée) métrologie « RoRo » sites similaires</i>

Illustrations des activités de manutention à Nantes



Coll. Rousselot

Les marchandises exposantes (dockers ayant travaillé à Saint-Nazaire ou Montoir)

<i>Marchandise</i>	<i>exposition(s)</i>
<i>Fruits, primeurs 1966 – 1988, frigo Saint-Nazaire</i>	
<i>agrumes</i>	<i>pesticides</i>
<i>bananes</i>	<i>chlordécone (pesticide)</i>
<i>Céréales</i>	
<i>blé, manioc,</i>	<i>pesticides, mycotoxines</i>
<i>Oléagineux, alimentation du bétail (trafic important)</i>	
<i>soja</i>	<i>pesticides, mycotoxines analyses INRS 1991</i>
<i>tournesol</i>	<i>pesticides, mycotoxines</i>
<i>citrus</i>	<i>pesticides</i>
<i>tourteau d'arachide</i>	<i>pesticides, mycotoxines analyses INRS 1991</i>
<i>Matériaux de construction ou métalliques</i>	
<i>bois</i>	<i>poussière de bois</i>
<i>bois traité</i>	<i>arsenic ???</i>
<i>bois en paquets ou contreplaqués, Isorel</i>	<i>formaldéhyde</i>
<i>fonte de récupération ????</i>	<i>amiante</i>
<i>fibrociment en plaques</i>	<i>Amiante jusqu'en 1997</i>
<i>ciment</i>	<i>Silice (forte exposition à la poussière de ciment et à la silice, métrologie), au chrome 6 également, thallium évoqué en réunion préventeurs</i>

<i>Marchandise</i>	<i>exposition(s)</i>
<i>Combustible, produit dérivé</i>	
<i>charbon</i>	<i>silice, à documenter</i>
<i>coke de pétrole</i>	<i>HAP dosages HAP à plusieurs reprises BaP en mg/kg (1 à 50, analyses 2005 et 1997)</i>
<i>boulets de charbon</i>	<i>HAP c'est documenté +++ si des sites similaires, usine de fabrication arrêtée dans les années 90</i>
<i>brai de houille</i>	<i>HAP c'est documenté +++</i>
<i>Roulier (trafic important)</i>	
<i>moteurs en marche</i>	<i>échappements diesel</i>
<i>transfert véhicules</i>	<i>échappements diesel (exposition renforcée) métrologie roro sites similaires</i>

Illustrations des marchandises exposantes à Montoir



Photo bastamag



Coll. Bazin

Le trafic portuaire place par place en tonnes dans l'intervalle de temps correspondant aux reconstitutions des parcours professionnels (données GPMNSN)

année	trafic extérieur en tonnes	Nantes	Donges	Montoir	Saint- Nazaire	trafic Intérieur en tonnes
1966	9 773 416	1 558 430	7 810 239	0	404 747	1 253 675
1967	9 808 685	1 469 099	7 940 103	0	399 483	1 422 066
1968	9 758 941	1 561 196	7 797 681	0	400 064	1 496 017
1969	9 994 801	2 143 573	7 449 275	0	401 953	1 368 707
1970	10 714 943	2 190 232	7 849 382	0	675 329	1 044 848
1971	12 806 988	2 218 013	9 766 241	781	821 953	1 162 742
1972	14 046 527	2 145 809	10 862 892	122 085	915 741	1 605 576
1973	14 396 668	2 336 576	10 589 034	447 370	1 023 688	1 958 370
1974	14 654 049	2 041 279	10 796 342	537 243	1 279 185	1 748 619
1975	12 432 679	2 204 983	8 557 630	540 645	1 129 421	1 486 081
1976	15 320 500	2 180 790	11 533 685	441 569	1 164 456	2 414 901
1977	16 168 352	2 179 607	12 521 678	641 195	825 872	2 237 274
1978	16 139 082	2 438 952	12 166 762	575 779	957 589	2 064 835
1979	16 362 679	2 668 494	11 953 533	770 412	970 240	2 473 323
1980	15 796 344	3 031 783	11 020 532	896 891	847 138	2 421 048
1981	14 273 388	2 842 118	9 497 022	1 554 344	379 904	2 453 266
1982	15 791 510	2 331 340	9 088 699	4 023 338	348 133	2 353 524
1983	20 172 345	1 936 353	10 409 431	7 490 199	336 362	2 387 235
1984	20 723 478	1 799 184	10 857 053	7 731 368	335 873	1 810 656
1985	22 855 955	1 589 086	12 303 692	8 648 777	314 400	1 842 237
1986	24 536 539	1 759 205	13 065 549	9 360 578	351 207	1 804 207
1987	24 627 954	2 188 616	12 768 954	9 279 152	391 232	3 332 760
1988	22 031 510	2 168 775	12 116 161	7 301 443	445 131	3 277 182
1989	23 983 965	2 095 905	11 940 257	9 523 992	423 811	6 675 800
1990	24 943 346	1 999 056	12 672 990	9 915 741	355 559	6 612 512
1991	25 162 488	1 963 544	12 018 068	10 771 274	409 602	8 785 524
1992	24 842 109	2 402 634	11 383 003	10 667 386	389 086	6 239 779
1993	24 752 084	2 603 126	12 571 872	9 103 297	473 789	2 759 783
1994	24 405 438	2 682 619	12 984 979	8 290 878	446 962	3 100 793
1995	23 799 772	2 338 284	11 947 078	9 017 492	496 918	3 603 999
1996	24 652 918	2 401 968	11 593 748	9 980 302	676 900	5 024 772
1997	26 118 526	2 790 663	12 811 998	9 688 546	827 319	3 035 147
1998	31 660 155	3 034 124	15 925 512	11 916 296	784 223	6 061 168
1999	28 794 122	3 240 174	13 400 437	11 278 494	875 017	4 632 279
2000	31 860 264	3 394 526	14 650 225	13 062 975	752 538	4 735 301
2001	30 314 861	3 289 018	14 631 241	11 773 392	621 210	2 529 218
2002	31 651 367	3 082 805	13 911 957	14 152 421	504 184	4 090 718
2003	30 835 690	3 104 071	14 125 428	13 036 625	569 566	3 133 051
2004	32 544 281	3 162 012	16 134 020	12 813 649	434 600	2 543 052
2005	34 538 533	3 330 991	17 087 304	13 707 621	412 617	3 656 440
2006	34 391 885	3 487 011	15 991 923	14 395 350	517 601	4 226 462
2007	34 004 048	3 355 875	16 437 512	13 664 637	546 024	3 197 105
2008	33 573 000	3 406 000	15 963 000	13 973 000	501 000	3 035 334

Notons dans ce tableau le transfert de trafic entre Saint-Nazaire et Montoir, dont on peut dater le début à 1980 et une prise de relais effective et définitive en 1990, selon les statistiques portuaires.

D'autre part, notons le rapport d'activité de 1 à 4 entre Montoir et Nantes aujourd'hui, cette tendance s'étant amorcée au même moment, en 1982.

Autre point à signaler, les signes sur lesquels portent l'étude sont ceux de Nantes, Saint-Nazaire et Montoir, en bleu dans le tableau. A Donges, la manutention est prise en charge par des salariés qui n'ont pas le statut de docker et qui n'apparaissent pas dans notre étude. Cependant, ont lieu à Donges des opérations d'accostage des navires et de connexion des flexibles de transfert de cargaison d'hydrocarbures sous différentes formes entre les navires et les équipements à terre. Et nous savons notamment par l'enregistrement de cas à l'APCME (salariés malades travaillant dans les complexes pétrochimiques de l'étang de Berre ou au port de Marseille) que ces phases de travail exposent à des cancérogènes recensées dans les activités pétrochimiques (notamment les vapeurs de benzène...).

Les procédés de travail exposant

<i>Activité, procédés de travail</i>	<i>exposition(s)</i>
Bateaux frigos russes (produits congelés à manutentionner) port de Saint-Nazaire	amiante (dire des dockers, pas de documentation, reste hypothétique)
Barge de traitement des arachides (manutention des tourteaux en entrée du procédé de détoxification) de 1984 à 2004 dans le port de Saint-Nazaire	Mycotoxines analyses INRS 1991
châteaux des navires	échappement diesel (pour les grutiers, selon le Médecin du Travail du Port)
Tracteurs du trafic roulier, notamment pendant le saisissage et le dessaisissage (essentiellement Montoir)	échappement diesel +++ mesurages roro effectués
Horaires décalés, horaires de nuit (surtout Saint-Nazaire, Montoir)	travail posté

Illustration de procédé exposant (Le Leopardo do mar, usine de détoxification des mycotoxines présentes dans les oléagineux, de 1985 ou 1990, selon les sources jusqu'à 2005) et commentaire tiré des archives des navires belges de 2012.



Gilbert Cailler, www.shipspotting.com

« Note: Il faisait quasiment partie du décor. Quinze ans que le navire usine était amarré dans le bassin de Méan. Le Leopardo do Mar a définitivement quitté Saint-Nazaire ce mois-ci. Si sa silhouette, peu élégante il faut l'avouer, était caractéristique, les activités du bord étaient quant à elles plutôt méconnues. Exploité par la société Socofag, la barge produisait des aliments pour bétail. Plusieurs chaînes de fabrication produisaient différents produits comme l'AROFAR (tourteau d'arachide), le PROPAC (tourteau de soja) et le SOCOLIN (contenant des graines de lin). Tous ces produits faisaient l'objet de contrôles très stricts, tant sur la matière première que sur le produit fini. La ligne de production était d'ailleurs certifiée ISO 9001. L'entreprise avait choisi Saint-Nazaire du fait de la proximité avec les structures de réception en matières premières venant d'Afrique, d'Amériques et d'Asie. Dans les années 2001 et 2002, le départ du Leopardo do Mar avait souvent été évoqué. A l'époque, le manque de quais dans le bassin, consécutif à la construction à la chaîne de paquebots, était un vrai problème. Le navire usine était pourtant resté, jusqu'à ce qu'il soit récemment racheté par une filiale de Cargill, géant mondial de l'agroalimentaire. Il sera désormais exploité en Italie. Les capacités de production du Leopardo sont de l'ordre de 1000 tonnes de granulés par jour. » (texte tiré des archives des navires belges de 2012)

Les connaissances des pathologies associées aux expositions recensées

Ce premier tableau passe à nouveau en revue l'effectif interrogé dans l'enquête en juxtaposant les informations de santé déclarées lors de l'enquête APPSTMP en 2010 et lors de l'enquête ESCALES en 2013.

D'autre part l'effectif est organisé par lieu de travail (en tant que docker ou grutier dans le parcours professionnel) ce qui scinde le groupe en deux sous-groupes.

Ce tableau est celui qui date les éléments médicaux le plus précisément.

Cependant, malgré les tentatives d'obtenir auprès des médecins traitant l'information la plus complète du dossier médical, cet aspect de l'étude est un échec qui s'explique principalement par la difficulté des enquêtés à obtenir de leur médecin ce dossier.

CODE	Né en	âge en 2013	M déclarée 2010	Maladies / entretien 2013	Lieu
ESC022	1949	64	Plaques pleurales amiante pas	AVC 2008 Handicap des yeux Pontage artères jambes et cou 2002 Pleurésie 1996	Nantes
ESC017	1952	61	Larynx	Corde vocale gauche Cancer 2007 Larynx 2010	Nantes
ESC021	1958	55	Œsophage	œsophage Cancer 2009, puis K gorge 2011	Nantes
ESC009	1948	65	Prostate	Pas malade 2013	Nantes
ESC012	1948	65	Prostate	Pas malade ???	Nantes
ESC013	1947	66	Prostate	Pas malades ???	Nantes
ESC019	1949	64	Plaques pleurales amiante	Epaississements pleuraux calcifiés 2009 FIVA en cours	Nantes
ESC004	1948	65	Plaques pleurales amiante pas	Pneumonie, pleurésie plaques 2003	Nantes
ESC023	1945	68	Prostate	Poumon épaisseur nodulaire para scissural droit 2010 ; prostatique gonflement 40 mm kystes sur un rein 2010; pas de DMP	Nantes
ESC014	1952	61	poumons	Poumon plaques pleurales 2005 CMI 2008 DMP 2009	Nantes
ESC024	1944	69	Prostate 2004, tumeur vessie 2009 - 2010	Prostate K 2004 ; vessie K 2011	Nantes
ESC018	1947	66	Pancréatite	Vessie Calculs Hypertension Diabète Cholestérol) 1998	Nantes

CODE	Né en	âge en 2013	M déclarée 2010	Maladies / entretien 2013	Lieu
ESC015	1953	60	Prostate	Cancer Prostate 2005 Nodule poumon 2006, DMP 2007 Thyroïde 2010 Cancer du rein 2012 Métastases osseuses 2013	Nantes
ESC003	1946	67	Prostate 2000, amiante 2011	Prostatique adénocarcinome 2000 Plaques pleurales 2010	Nantes
ESC016	1942	71	Colon	Rectum, cancer du 2006	Nantes
ESC008	1950	63	Plaques pleurales amiante	DMP Surdité non reconnue 2012, COTOREP, TMP30	Nantes
ESC006	1943	70	Pb. cardiaques, maladie liée au bois	Maladie de Whipple 2000 - 2002	Nantes
ESC005	1949	64	Prostate	Suivi prostate	Nantes SN
ESC011	1959	54	???	Cancer colorectal 2012 ?	SN
ESC010	1974	39	Leucémie pendant AG	Leucémie 2013	SN
ESC028	1958	55	Nodules poumons	Pas de maladie, problèmes locomoteurs	SN
ESC029	1952	61	Amiante	Epaississement pleural axillaire bilatéral 2001 ; RMP FIVA TMP 30b 2008	SN
ESC025	1957	56	Amiante	Epaississements pleuraux 2006, polypes nasaux 98, épaule 15 % ITT	SN
ESC002	1950	63	Amiante	Epaississements pleuraux calcifiés 2002 Tassement L1	SN
ESC020	1953	60	Cancer prostate	Cancer prostate 2005	SN
ESC026	1952	61	K prostate, larynx	Prostate K 2005, foie K, ablation 1 m intestins	SN
ESC001	1958	55	K vessie, intestins	Cancer vessie 2008 Nabïlectomie, reins Reconnu fin 2008 CRRMP	SN

Les atteintes et expositions des travailleurs nantais

Ce tableau passe en revue les atteintes des enquêtés nantais et compare les cancérogènes pouvant être suspectés selon les travaux du CIRC et les expositions repérées au cours de l'expertise collective ESCALES

CODE	Né en	Age en 2013	Maladies / entretien 2013	Lieu	Localisation atteinte primitive	Candidat Kgène selon CIRC	Expositions repérées / ESCALES
ESC022	1949	64	AVC Handicap des yeux Pontage	Nantes	App. cardio vasculaire		Cadmium, amiante, travail posté 3 ans ; pesticides, amiante, échappements diesel 32 ans
ESC006	1943	70	Maladie de Whipple	Nantes	App. cardio vasculaire		Amiante, poussière de bois, Arsenic, pesticides, Silice, poussière de fer pendant 33 ans
ESC021	1958	55	Cancer œsophage, puis gorge	Nantes	App. digestif	Acétylaldéhyde associé alcool, alcool, tabac, RI ; indust. caoutchouc	Huiles de coupes, 4ans ; poussières de bois, pesticides, échappements diesel, amiante 13 ans
ESC016	1942	71	Cancer du rectum	Nantes	App. digestif	Alcool, tabac, RI ; amiante	Chrome6, plomb, pendant 1 an ; échappement diesel, poussières de bois, pesticides, formaldéhyde pendant 26 ans et HAP pendant 16 ans
ESC017	1952	61	Cancer des cordes vocales Larynx	Nantes	Appareil respiratoire	Acide en brouillard, alcool, amiante, tabac ; indust. caoutchouc	Fumées de soudage, poussières bois, amiante, pendant 3 ans ; amiante pendant 7 ans ; écha. diesel, mycotoxines, poussières bois, pesticides, formaldéhyde pendant 16 ans ; chrome 6 et nickel pendant 9 mois.
ESC019	1949	64	Epaississements pleuraux calcifiés	Nantes	Os, peau, mésothélium, endothélium et tissus mous	Amiante, peinture	Amiante pendant 14 ans ; fumées soudage 3 ans ; pesticides 4ans ; poussières bois, écha. Diesel 28 ans
ESC004	1948	65	Pneumonie, pleurésie	Nantes	Appareil respiratoire	Amiante, peinture	Amiante, HAP 2 ans ; travail posté 6 ans ; chrome 6, industrie du caoutchouc 2ans ; amiante 7ans ; silice, poussières bois, pesticides, arsenic? 24 ans
ESC023	1945	68	Poumon épaisseur nodulaire para scissural droit ; prostatique gonflement 40 mm, kystes sur un rein ; pas de DMP	Nantes	Appareil respiratoire	Amiante, peinture	Travail posté 2ans ; silice, chrome 6, fumées soudage, HPA 8 ans ; amiante, plomb 4 ans ; amiante, pesticides, mycotoxines, HPA, écha. diesel 29 ans ; poussière bois, formaldéhyde 20 ans

CODE	Né en	Age en 2013	Maladies / entretien 2013	Lieu	Localisation atteinte primitive	Candidat Kgène selon CIRC	Expositions repérées / ESCALES
ESC014	1952	61	Poumon plaques pleurales	Nantes	Os, peau, mésothélium, endothélium et tissus mous	Amiante, peinture	HAP 2 ans ; amiante, plomb, fumées soudage 1 an ; pesticides 4 ans ; amiante 7 ans ; poussière bois, formaldéhyde, éch. diesel 29 ans
ESC008	1950	63	Surdité COTOREP TMP30	Nantes	Appareil respiratoire	Amiante, peinture	Plomb, amiante 9 ans ; fumées soudage, HPA, solv. Chlorés 14mois ; pesticides, amiante, poussière bois, écha. diesel formaldéhyde 20 ans
ESC024	1944	69	Prostate 2004 K; vessie 2011 K	Nantes	Appareil reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Travail posté 3 ans ; poussière bois, écha. Diesel, 33 ans
ESC018	1947	66	Prostate calculs Hypertension Diabète Cholestérol	Nantes	Appareil reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Travail posté, benzène, HPA 2 ans et demi ; amiante, plomb, silice, chrome6 5 mois ; HPA, pesticides, écha. diesel, poussière bois 19 ans
ESC015	1953	60	Cancers prostate, rein, nodule poumon Métastases osseuses Thyroïde	Nantes	Appareil reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Pesticides 10 ans ; amiante 4 ans ; fumées soudage 3 ans ; cadmium 2 ans ; amiante 2 ans ; poussières bois, mycotoxines, écha. diesel 14 ans
ESC003	1946	67	Prostatique Adénocarcinome Plaques pleurales	Nantes	Appareil reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Poussière fer, HAP 3 ans ; amiante, fumées soudage, poussière fer, HAP, solvants chlorés, silice 2 ans ; pesticides, poussière bois, formaldéhyde, écha diesel, amiante silice 17 ans ; tabagisme passif 8 ans (activité ?)
ESC009	1948	65	Pas malade	Nantes			Amiante, huiles 5 ans ; amiante 3 ans ; amiante 20 ans ; arsenic 4 ans ; écha. diesel, pesticides 26 ans
ESC012	1948	65	Pas malade ?	Nantes			Pesticides, chrome6, écha. diesel, HAP, poussières bois, formaldéhydes, amiante 13 ans
ESC013	1947	66	Pas malade ?	Nantes			Echa. diesel 6 ans ; HAP 10 ans ; mycotoxines, pesticides, chlordécone, amiante, écha. diesel, poussière bois 31 ans
ESC005	1949	64	??	Nantes SN			Pesticides, poussière bois, arsenic 14 ans. (pour la période nantaise)

Les atteintes et expositions des travailleurs nazairiens

Ce tableau passe en revue les atteintes des enquêtés nantais et compare les cancérogènes pouvant être suspectés selon les travaux du CIRC et les expositions repérées au cours de l'expertise collective ESCALES

CODE	Né en	âge en 2013	Maladies / entretien 2013	Lieu	Localisation atteinte primitive	Candidat Kgène selon CIRC	expositions repérées
ESC005	1949	64	??	Nantes SN			Pesticides, chrome6 14 ans ; silice 10 ans ; écha. diesel, écha. essence 4 ans
ESC011	1959	54	Cancer colorectal	SN	App. Digestif	Alcool, tabac, RI ; amiante	Écha. diesel, amiante, HAP 6 ans ; benzène, chrome6 3 ans ; écha. diesel, amiante, HAP, benzène, chrome6 1 an ; pesticides, HAP, silice, chrome6, écha. Diesel, RI 25 ans
ESC010	1974	39	Leucémie	SN	Lymphoïde, hématopoïétique et tissus correspondant	Benzène, butadiène, formaldéhyde, ind. caoutchouc, fumée tabac, RI ; peinture, raffinage pétrolier, styrène, trichloréthylène	Chrome6, plomb 2ans ; pesticides, chrome6, silice, écha. diesel et essence 7 ans ; HAP 11 ans ; chrome6, silice, pesticides, écha. diesel 10 ans
ESC028	1958	55	pas de maladie, locomoteur	SN			Amiante, fumées soudage, huiles coupe 3 ans ; pesticides 2 ans ; mycotoxines 4 ans ; pesticides, mycotoxines, écha. diesel, amiante 34 ans ; Rayonnements ionisants 10 ans
ESC029	1952	61	Epaississement pleural axillaire bilatéral 2001 ; RMP FIVA TMP 30b 2008	SN	Os, peau, mésothélium, endothélium et tissus mous	Amiante, peinture	Chrome6, silice 28 ans ; pesticides 10 ans ; amiante 20 ans ; travail posté 11 ans
ESC025	1957	56	Epaississements pleuraux 2006, polypes nasaux 98, épaule 15 % ITT	SN	Os, peau, mésothélium, endothélium et tissus mous	Amiante, peinture	Pesticides, amiante, mycotoxines, écha. diesel, poussière bois 26 ans
ESC002	1950	63	Epaississements pleuraux calcifiés Tassement L1	SN	Os, peau, mésothélium, endothélium et tissus mous	Amiante, peinture	Amiante, trichloréthylène, formaldéhyde, poussière bois, benzène 9 ans ; poussière bois, pesticides, amiante 2ans ; pesticides, chrome6, écha. diesel, écha. essence, silice 20 ans
ESC020	1953	60	Cancer prostate	SN	App. Reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Amiante, fumées soudage 7ans ; écha. diesel 3ans ; pesticides 2 ans ; écha. diesel, poussière bois 22 ans
ESC026	1952	61	Prostate K 2005, foie K, ablation 1 m intestins	SN	App. Reproduction	Arsenic, cadmium, indust. caoutchouc, thorium, RI	Fumées soudage, amiante 3 ans ; solvants chlorés, HPA 1 an ; HPA, silice, pesticides, mycotoxines, poussière bois, formaldéhyde, écha. diesel 2 ans ; silice, pesticides, mycotoxines, poussière bois, écha. diesel, chrome6, HPA amiante 29 ans ; travail posté 15 ans
ESC001	1958	55	Cancer vessie Nabilectomie, reins	SN	App. Urinaire	Production aluminium, arsenic, peinture, ind. Caoutchouc, tabac, RI	Amiante, bitume, chrome6, plomb, éthers de glycol 7 ans ; pesticides, arsenic, chrome6 16 ans; poussière bois, écha. Diesel 14 ans ; Rayonnements ionisants 10 ans

Une stratégie axée sur le constat des expositions multiples pour échapper à la logique restrictive des tableaux de maladie professionnelle ?

L'enseignement principal est que ce groupe professionnel des dockers subit pendant son parcours professionnel portuaire de nombreuses expositions à des cancérogènes avérés, de façon successive ou simultanée, à des niveaux importants.

Des outils sur le suivi de la reconnaissance en maladie professionnelle ont été transmis lors de la journée de formation organisée en avril 2013

Le 18 avril 2013, une journée de formation et d'information a réuni le réseau de cette recherche autour de « La reconnaissance des maladies professionnelles ». Augustin Emame a présenté le dispositif institutionnel de reconnaissance des maladies professionnelles à travers les tableaux du code de la sécurité sociale ou la procédure de la Commission Régionale de Reconnaissance des Maladies Professionnelles). Véronique Daubas-Letourneux a analysé les données concernant les cancers d'origine professionnelle : quel état des lieux des connaissances et quelles limites des expositions connues (SUMER), des estimations (InVS). Au total, très peu de cancers sont reconnus en maladies professionnelles (en dehors de l'amiante). Anne Marchand et Cécile Durand du GISCOP93 ont présenté le dispositif de connaissance des cancers professionnels en Seine-Saint-Denis. Christophe Coutanceau a fait le point sur le projet ESCALES. Des échanges avec la salle ont montré l'importance pratique des sujets abordés.

Produire des outils pour agir en prévention

Au-delà de l'identification des expositions professionnelles et des enjeux de reconnaissance en maladie professionnelles, le programme ESCALES visait un troisième objectif : « Envisager des mesures de prévention en mettant en perspectives les expositions d'hier et les méthodes de travail d'aujourd'hui. Si des expositions à des agents cancérogènes perdurent, les diverses instances de prévention doivent d'en saisir et envisager les modalités de prévention (substitution, équipements individuels et collectifs de sécurité).

Le programme ESCALES a produit des outils pour les actions de prévention : liste des marchandises et des procédés exposants.

Dans le temps imparti, nous avons cherché à initier un partage des connaissances pour un travail en réseau, réunissant autour de la table les acteurs de la prévention.

➤ **Rencontre des acteurs sante au travail : médecins du travail des portuaires et services de l'inspection du travail**

Nous avons rencontré les acteurs de la santé au travail dans le cadre de l'activité de chargement déchargement des trafics du Port de Nantes – Saint-Nazaire. Deux réunions, l'une avec les médecins du travail et l'autre avec les agents de l'inspection du travail nous ont permis de croiser nos informations sur l'activité des dockers et portuaires et les risques auxquels ils sont exposés selon ces acteurs institutionnels.

➤ **Rencontre avec les médecins du travail**

Baisse des effectifs et dispersion de l'information

Un médecin du travail prend en charge le suivi médical d'environ 3000 salariés en service interentreprises. Avec 300 personnes à l'époque, le GUMO représentait 10%, mais aujourd'hui au mieux il s'agit seulement de 1% avec l'affectation des dockers dans

différentes entreprises. Le seuil d'édition d'un rapport d'entreprise est de 10%, avec 300 p on est pratiquement sûr de trouver un rapport.

Cet éclatement des entreprises réduit la force des dockers et cloisonne les informations.

« Le plus dur, c'est de ne pas savoir ce que les gens manipulent, grosse inconnue, quelle est l'exposition » La mission de prévention du médecin sur le terrain n'est pas évidente, étant donnée la grande co-activité sur ces chantiers

Cas de déclaration de cancers en maladie professionnelle

Concernant les Maladies Professionnelles, on s'aperçoit en siégeant au CRRMP que la difficulté est que même en ayant un parcours professionnel bien documenté, comme les dossiers passent souvent en alinéa 4, s'il n'existe pas de revue bibliographique concernant le lien précis entre les expositions identifiées et le cancer pour lequel la déclaration est faite, il faut prouver le lien direct et essentiel. Donc très souvent, on aboutit à un refus de reconnaissance.

Accès à l'information

L'organisation du Port et savoir qui fait quoi est un énorme travail d'adaptation à fournir. Sur le port, l'acteur qui est chargé des risques environnementaux, c'est la capitainerie, par l'intermédiaire de son bureau des marchandises dangereuses.

Il existe des procédures claires pour des marchandises identifiées. Il y a par exemple une procédure bois, une procédure marchandise fumigée, et une procédure pétrolier, notamment pour les chargements de benzène.

La réglementation de contrôle des navires possède 3 étages :

Sur la base de la déclaration de l'armateur, il y a en premier étage,

- Un contrôle sur dossier,
- S'il y a un Pb, contrôle est poussé par l'arrivée d'un inspecteur qui contrôle les documents du bateau et l'ingénieur sécurité du navire.
- Si le navire est black listé, on procède à un contrôle complet, l'inspecteur monte à bord et consulte l'ensemble des doc réglementaires ; contrôle les éléments de sécurité du navire, la cargaison, et l'équipage

Comment faire avec des conteneurs, la seule information existant sur son contenu étant la déclaration douanière ?

On constate sur les marchandises diverses un énorme manque d'information sur le contenu.

Il y a une difficulté énorme de traçabilité

On n'obtient les informations qu'à partir de remontées du terrain, pas autrement. Ce qui est long et coûteux en temps passé.

Le fonctionnement des institutions portuaires, le dialogue entre services est un mécanisme long à appréhender, il faut le faire accepter.

Il manque une instance collective d'information. Et la dispersion des médecins du travail, du fait de la ventilation des effectifs qui a réduit l'effectif des dockers vus par un médecin ne facilite pas le recueil d'information.

Il existe une division des informations : le non partage des informations est donc la règle pour les institutionnels qui ne peuvent participer à tous les CHS.

Par où faire passer les messages de prévention ? Qui s'occupe de la prévention ?

Comment avoir une instance qui rassemble les informations (santé au travail ou risques)

La mesure des expositions

La responsabilité des mesures d'empoussièrement qui étaient faites par le Port a été transférée aux opérateurs. Les prélèvements, qui les fait aujourd'hui ?

Rapport avec les dockers

Quand ils ne sont pas d'accords, ils ne font pas ; s'il y a des sanctions, ils font grève.

Parmi les mesures qui ont abouti, des bouchons moulés à filtrage sélectif ont été

commandés pour couper le bruit tout en permettant que les dockers puissent entendre la machine

Le surplus d'occasionnels par rapport aux professionnels est un sujet régulièrement évoqués, ils servent de variable d'ajustement.

Les horaires décalés et le travail de nuit

➤ Réunion avec les agents de l'inspection du travail

Organisation du travail de manutention portuaire

Le « fini-parti » existe à La Poste. Il existe aussi chez les dockers, ce qui permet de l'autonomie dans les rythmes de travail ... au risque d'augmenter l'intensification.

« Pb de charge » : pas assez de travail pour occuper tous les dockers (par ex : roulier), des dockers se retrouvent aux conteneurs et au TAA.

Il y a une rétrocession entre entreprises manutentionnaires ce qui correspond à « un accord de place » entre entreprises manutentionnaires.

Les entreprises sans CHSCT :

MSO (Roulier), TAA (mais il y a un délégué du personnel), IDEA (ex MTTM).

Chez SEA-INVEST, il existe 1 CHSCT propre, mais il n'inclut pas les dockers. Au GMOP (tous les grutiers du port NSN entre autres) : il y a un CHSCT.

Le GMOP reste sous la tutelle du port, tous ses salariés dépendent du même service médical.

Constat global sur le rapport entre les dockers et les services d'inspection du travail

Il faut être dans la protection collective car il est très difficile de faire porter des EPI (condition de forte chaleur, de confinement, ... et résistances). Le port de protections simples (chaussures, casques) n'est toujours pas évident. ex. de protections collectives :

- TAA : une partie capotée
- Terminaux ferraille : arrosage

Le rapport de force est permanent et s'ils ne sont pas d'accord, ils débraient.

En même temps, les dockers = « profession qui n'hésite pas à nous solliciter », note « Globalement, on a tout de même de bons rapports avec eux ». « Ils savent nous trouver » pour la question des heures supplémentaires ... mais rien sur les risques.

Les IT notent « une culture du danger » et « comme ils sont très autonomes dans leur travail » ...

Avec le recul des années, on constate qu'il y a eu des évolutions, y compris au niveau des employeurs.

Cependant, on constate également que « tout est très lent ». Par ex à Nantes, nous avons observé la mise en suppression dans les cabines de grue ... mais le travail s'effectue avec les fenêtres ouvertes.

Autre exemple, en CHSCT, on peut se retrouver à discuter encore sur les mêmes choses un an après ... Mais on ne peut pas dire qu'il ne se passe rien.

Pour le secteur des dockers il n'est pas simple de montrer la responsabilité pénale de l'employeur (par ex : suite à un accident de travail, des constatations ont été faites par l'inspection du travail, mais il y a par ailleurs des comportements individuels qui viennent invalider la demande faite par l'inspecteur).

Perception santé au travail par les dockers selon l'inspection

Constat commun à l'inspection et aux Services de Santé au travail : chez les dockers, la notion de « risques du métier » fait partie du quotidien. Cela n'aide pas à identifier et à questionner les risques et les conditions de travail.

Par exemple sur la problématique « risques chimiques » nous ne constatons AUCUNE

sollicitation de la part des dockers.
Ils sont plus concernés par la Problématique accident de travail.

Signalons que sur Saint-Nazaire Montoir, l'enquête de Robert Guérin (APPSTMP44) a changé les choses. L'inspection n'avait jamais entendu de discussion sur ce sujet avant.
Seule discussion : en 2011 avec l'APPSTMP44, ce qui est ressenti comme une interpellation de dockers syndiqués très minoritaires.
Sur Montoir, il y a 2 syndicats, le CNTPA (perçu comme très sensibilisés aux questions d'hygiène-sécurité) et la CGT.
Le travail sur les EPI pour le ciment en vrac pose de gros problèmes en cas de chaleur. Dans ce cas, les EPI sont très difficiles à supporter. Un travail « sous ARI » serait très bien protégé.

Inventaire des risques des services d'inspection du travail concernés par le travail portuaire

Terminal	Nantes	Montoir-Donges	Roulier	TAA	TMDC	TCO	Poste à liquide
Entreprise			MSO		TGO		
Marchandises	Bois, céréales, ferrailles, vrac	Produits pétroliers	Véhicules, remorques	Céréales ciment	conteneurs	charbon	Produits chimiques, mélasse
Risques inventoriés	Amiante dans les ferrailles de récup, problème du pays de provenance, Mesures d'empoussièrement céréales (2008), Mesures d'empoussièrement fontes récup,	Pas de dockers	Manut, Ech. diesel,	- Poussières - Travail isolé - produit de traitement - Confinement - Chute - Poussières ciment, - silice Mesures d'empoussièrement existent	Chute, TMS, accorage Chim : fumigation,	Empoussièrement Les dockers prient pour qu'il pleuve. Charbon dans trémie, pas toujours clos	Liés au produit
Solution envisagée ou remarque	Arrosage fontes		Ventilation difficile	Pas de contrôle sur les produits employés en fumig. Quai spécifique ciment prévu Au TAA in existe une partie des installations capotée	Ventilation 24 h théorique, 20' réel Information traitement indispo Perches pour twist lock	Protection roue-pelle	Pas de mesures d'expo

Actions éventuelles

Même au niveau des PLEP : « très délicat à faire ».

Une mise en demeure a été faite il y a 2 ans.

« C'est très difficile de protéger un homme en bord à quai par rapport aux risques d'empoussièrement. »

Nous connaissons une situation compliquée en matière d'évaluation des risques.

Si trafic régulier sur même marchandise, ok. Mais quand ça vient du Brésil ...

Autre exemple d'expositions non mesurées.

Il s'agit de risques spécifiques, n'impliquant pas de dockers, mais les travailleurs au moment du branchement / débranchement des tuyaux.

Le suivi des dockers de Nantes de 2003 à 2011 conduit à penser que le risque chimique a été vu assez tard par l'inspection du travail.

Cette phase a commencé sans aucun doute avec la restitution de la méthodologie et des résultats de cette recherche lors des « Journées de clôture du programme ESCALES », qui se sont tenues au campus Gavy Océanis de l'Université des Nantes, à Saint-Nazaire les 20 et 21 mars 2014. Elle mériterait des prolongements.

Conclusion

« Le travail n'est pas une catégorie universelle et abstraite. Il n'existe que dans des formes historiques et sociales particulières, propres à un moment donné du développement d'une société¹⁷⁰ ». La connaissance, la reconnaissance et la prévention des cancers professionnels passent par la connaissance, du travail exposé aux cancérrogènes et, de l'impact de nouveaux toxiques susceptibles de provoquer des cancers, dans les formes actuelles d'organisation du travail et de division des risques. Elles supposent aussi l'étude des limites de la réglementation actuelle en matière de reconnaissance et de prévention et des obstacles à son application.

Par la mise en évidence de la polyexposition durable des dockers, le programme ESCALES vient rappeler la nécessité d'un dispositif effectif de traçabilité des expositions tout au long de la carrière, assorti de la garantie à un droit pour un suivi post-exposition et post-professionnel.

La mobilisation d'un groupe de dockers et de travailleurs portuaires du GPM de Nantes/Saint-Nazaire est à l'origine de cette recherche-action sur les cancers d'origine professionnelle. Par la coopération entre chercheurs en sciences humaines et sociales et l'association de travailleurs portuaires constituée – coopération qui se construit en cheminant mutuellement sur un chemin non balisé d'avance – l'accès au terrain et à la population d'enquête rend possible le travail en cours¹⁷¹. Pour autant, la question centrale soulevée dans cette recherche-action dépasse largement le cadre du terrain d'enquête. L'activité portuaire à Nantes Saint Nazaire a des spécificités, mais ce qui peut être constaté en termes de santé au travail est évidemment susceptible de se retrouver ailleurs, en France, en Europe et dans le monde, compte tenu des produits transportés et des traitements chimiques mis en œuvre.

Cette recherche-action renvoie ainsi à une question qui se pose à l'échelle mondiale : celle de la circulation des marchandises et, pour les travailleurs concernés, celle de l'accès à l'information concernant les marchandises tout au long des circuits de chargement/transport/déchargement. Au plan mondial, l'enjeu de la circulation de marchandises compatibles avec la santé des travailleurs portuaires – mais aussi des marins, des douaniers, des transports routiers et, de toutes les professions en lien, à un moment donné, avec le circuit des marchandises – ouvre sur des questions, notamment juridiques, qui font partie des prolongements de la présente recherche.

Deux directions pourraient être proposées : d'une part, vers d'autres places portuaires en France et en Europe concernées par la même problématique, d'autre part, en direction des filières de production, remontant à la source des marchandises chargées et déchargées dans les ports, notamment la filière agricole, domaine où la question des cancers d'origine professionnelle et leur prévention est aussi une préoccupation majeure.

170 BAUDELLOT C. et GOLLAC M., *Travailler pour être heureux ? Le bonheur et le travail en France*, Paris, Fayard, 2003, p. 19.

171 Les étapes de cette co-construction et les effets de cette collaboration restent à écrire dans le cadre d'un exercice réflexif nécessaire à toute démarche d'enquête.

ANNEXES

Outils individuels et collectifs produits par le programme ESCALES ;

Fiches individuelles de reconstitution des expositions professionnelles aux cancérogènes

CR de mise en commun des connaissances institution / recherche ESCALES

ESC001 est né en 1958

De **1976 à 1983**, l'enquêté travaille en intérim aux chantiers de l'Atlantique comme peintre industriel et caréneur : il fait la peinture au pistolet des carènes de bateaux. D'autre part il pose également les bitumes d'étanchéification sur les ballasts d'équilibrage, dans les alvéoles, sous les machines en milieu confiné (les produits cités sont « guipon » et « bitumastic »). Il était payé aux pièces pour ce type de travail. Il était équipé d'une cagoule à air, mais l'air est provenait du lieu de travail...les vapeurs de peinture et de bitume étaient très prenantes.

Pendant cette période, **7ans**, il a été exposé à l'amiante, très présente dans les chantiers de construction navale, au bitume d'étanchéité (HPA), au chrome 6 et au plomb présents dans les peintures métalliques, cette exposition étant renforcée par le travail en confinement.

De **1983 à 2013**, il travaille comme docker professionnel. **30 ans**

Entre **83 et 99** il est « multi-sites », il travaille au Terminal AgroAlimentaire, (vrac alimentaire, chimique, ciment) au Terminal Marchandises Diverses et Conteneurs (bois, caissages, farine, conteneurs) au terminal roulier, au TC et au frigo (il a fait les carcasses de viandes pendant 10 ans, à 4 sur un quartier, dans une équipe stable entre 83 et 93)

Il était calier à 80% du temps, le reste était passé au TMDC, en tant que voltigeur.

Il a fait du vrac chimique également, des engrais, phosphate, super phosphate et potasse

Il manutentionne farine, soja, tournesol, manioc, vrac alimentaire, tourteaux, arachide, citrons.

Depuis 99 son périmètre d'intervention est restreint au terminal roulier (pour problèmes de dos) en tant qu'agent de maîtrise. Au TMDC, il y a les 3x8 ; le cadre contractuel des dockers est de 1607 heures par an annualisées. Certains dans le cadre d'ASM ont été capables de faire 4000 h en un an...cela correspond à 250 jours travaillés à 16h par jour. Ce qui illustre l'intensité du travail posté à Montoir entre 1993 et 2003 pour les salariés d'ASM. Au terminal roulier, le travail consiste à dessaisir les remorques, accroupi, à être chauffeur de tracteurs, sinon à effectuer les navettes pour charger et décharger les véhicules automobiles, tâches synonymes de gaz d'échappements en milieu confiné. Le transfert des remorques entre les ponts et les parkings ou l'inverse se fait avec un tracteur qui s'appelle Maffi. C'est un tracteur très bruyant, très puissant, fonctionnant au diesel.

Les bois qui sont saisis (attachés) sur les remorques émettent aussi beaucoup de poussière : le roulier, ce ne sont pas que des gaz d'échappement...

Masques, ventilation en route : depuis 2008 les dockers ont obtenus que les aspirations des ponts fermés soient mises en marche. Cependant, si le dispositif peut être mis en marche dépend de l'âge du bateau. C'est surtout vrai pour les ferries les plus modernes.

*Pendant cette période de 30 ans, il est exposé pendant **16 ans** aux pesticides et mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention, à la silice et au chrome 6 contenus dans le ciment. Puis pendant **14 ans**, il a été exposé aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention et des véhicules transférés, ainsi qu'aux poussières de bois.*

ESC002 est né le 19 décembre 1950

De **1967 à 1971**, et de **1972 à 1977**, ESC002 travaille pour les chantiers de l'atlantique : installation, pose des rideaux dans les cabines, décoration des locaux, installation des embrasses, livraison des fauteuils et canapés, finition des navires, menuiserie, installation de moquettes, encollage avec des colles néoprène (pots de 20 litres), le nez dedans, emploi de pots de trichlore... Certains travaux se faisaient sur les chantiers, dans les bateaux en finition, d'autres étaient effectués dans l'atelier de l'entreprise, puis livrés.

Pendant **9 ans**, il est exposé à l'amiante des navires en construction, aux solvants chlorés au formaldéhyde, et au benzène présents dans les colles et les solvants, à la poussière de bois des travaux de menuiserie.

De **1977 à 1979**, il travaille dans un entrepôt de meubles au montage. Assez vite, il monte les meubles chez les clients. Il fait aussi de la restauration. Il utilise la ponceuse et du diluant. La mèche est du tissu cardé réduit ensuite en petits filaments. Il enlève le vernis avec le diluant avec des gants. Il fait peu de décapage, 90% du temps il fait du montage.

Pendant **2 ans**, il est exposé aux poussières de bois.

De **1980 à 2002**, il travaille comme docker sur le port de Saint-Nazaire. De 1980 à 1982, il est docker occasionnel, de fin 82 à 2002, il fait sensiblement les mêmes choses en tant que docker professionnel.

De 1990 à 2002, il manutentionne les conteneurs de nuit (22h - 6h), il y a 2 bateaux par semaine et le samedi de 6h à 14h. Il est calier ou signaleur.

Il manutentionne la viande congelée pendant 2 à 3 ans, il fait tous les bateaux de viande (jusqu'en 91). Le terminal frigo est sur les quais du port de Saint-Nazaire à la glacière du petit Maroc.

Il fait le pointage des semi-remorques, est accoreur au terminal ferry ;

Au terminal agroalimentaire (TAA à Montoir), fait les bateaux de soja, de colza.

En 92, c'est l'arrivée des bateaux de ciment déchargés à l'EDC (Engin de Déchargement Continu) au TAA.

Au terminal roulier, il charge et décharge des voitures et des remorques, il est conducteur.

Pour le soja, le charbon, le ciment, il est calier et signaleur pour la grue ou l'EDC

*Pendant **22 ans**, il est exposé aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, à la silice contenue dans le charbon et le ciment, ainsi qu'au chrome 6 du ciment, aux échappements diesel des engins de manutention en cale et à quai et des véhicules manutentionnés au terminal roulier.*

ESC003 est né en 1946

De **1960 à 1963**, il travaille comme apprenti chaudronnier chez Brisseneau et Lottz, rue Béliet à Nantes. Il apprend le traçage et la mise en forme au marteau.

Pendant son travail à l'atelier durant **3 ans**, chez l'employeur, la moitié de son temps d'apprentissage, il est exposé aux fumées de combustion d'huile par le chalumeau et aux poussières de fer.

De **1963 à 1964**, il travaille comme intérimaire chez différents employeurs, JB Salin (serrurerie), chantiers Dubigeon et Chantiers de la Loire. Il travaillait sur les bateaux en construction à côté de meuleurs et de soudeurs.

Pendant **1 an**, il est exposé aux fumées de soudage, à l'amiante, à la silice, aux huiles de coupe, et aux solvants chlorés, caractéristiques des expositions professionnelles dans les chantiers navals.

Après son service national, entre **1965 et 1966**, il effectue un stage de tuyauteur où il apprend à cintrer la petite tuyauterie et à couder la grosse tuyauterie. Il apprend également le pointage, la désignation sur une pièce de l'endroit où souder. Il utilise le chalumeau pour porter le métal au rouge afin de pouvoir le travailler.

Pendant **1 an**, il est exposé à l'amiante, aux fumées de soudage, à la silice, aux solvants chlorés et aux poussières de fer.

Par ailleurs entre **1966 et 1968**, il est intérimaire tuyauteur et docker occasionnel aux primeurs à Nantes lors du relevage aux magasins à agrumes.

De **1975 à 1992**, il travaille comme docker professionnel au port de Nantes. Il fait la saison des primeurs (oranges, clémentines, tomates, patates, oignons) de mi-octobre à mai-juin, chaque année jusqu'en 1988, qu'il complète par du vrac au quai Wilson, phosphate ou charbon.

A partir de l'année 1988 jusqu'en 92, il manutentionne la farine, le bois, l'ammonitrate et le sucre en sacs. Il fait beaucoup de phosphates à basse Indre, des engrais.

Il a fait également des billes de bois, de la ferraille et de la fonte. Il a fait beaucoup de vrac.

Pendant ces **17 ans**, il est exposé à l'amiante des cargaisons de fonte de récupération, aux pesticides des primeurs, aux gaz d'échappement des engins de manutention en cale et dans les hangars, à la silice contenu dans les cargaisons de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois et au formaldéhyde du contreplaqué.

De **1994 à 2002**, il est cafetier.

*Pendant **8 ans**, il est exposé au tabagisme passif.*

ESC004 est né le 26 juillet 1948

De **1967 à 1969** il apprend la mécanique des machines à écrire dans un établissement de formation des adultes. Destiné à réparer les machines à écrire à l'issue de cette formation.

Pendant **2 ans**, il a été exposé aux HAP des huiles grasses des machines à écrire.

De **1969 à 1973**, Travail en 3 x 8, règle les machines plieuses, colleuses. Un gars enfourne le papier dans la machine, deux filles en sortie qui empilent les coupures.

Pendant **4 ans**, il est exposé au travail posté

De **1973 à 1975** L'entreprise fabrique pour Renault des pièces de voitures : calandre + peinture de pièces de l'habitacle. Les pièces en plastique et caoutchouc d'intérieur des voitures sont fabriquées par des machines de moulage. ESC004, sortait les pièces de la machine de fabrication par moulage, il les ébavurait et les mettait en cartons.

Les boîtes de rangement en plastique de R16 étaient peintes puis floquées au « velours ».

Il a fait également la peinture au pistolet des pièces, 4 par 4 avec un masque. C'était payé aux pièces. Travail en 2 x 8.

Pendant **2 ans**, il a été exposé au travail posté et au chrome 6 et à des expositions liées à l'industrie du caoutchouc.

De **1979 à 2003**, il a travaillé comme docker au port de Nantes. Son beau-père était au bois, il a commencé par cette cargaison en étant dans les derniers de l'équipe. Après quelques années de docker, il allait très souvent aux bois : philippine, Malaisie, bois blanc très rare.

Il a fait du saccage de farine aux Salorges puis à Cheviré amont. La farine en sac a disparu, la farine aussi.

De l'ammonitrate à Roche Maurice. Le choulage au phosphate (ainsi que le nettoyage et balayage de finition). L'ammonitrate en sacs est passée aux big bags.

Il faisait des agrumes 4 à 5 fois par an...

Il était dans la cale pendant un déchargement de fibrociment : il y avait en fond de cale plusieurs cm de poussière qui étaient remis en suspension dans toute la cale par le mouvement des engins. Le dernier bateau de fibrociment a vu sa marchandise stockée sur les quais puis renvoyée.

Il a manutentionné les boulets de charbon.

*Pendant **24 ans**, il est exposé à la silice des poussières de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois, à l'amiante des cargaisons de plaques de fibrociment (pendant **9 ans**), au HAP des boulets de charbon, aux pesticides des primeurs ainsi qu'aux gaz d'échappements diesel des engins de manutention en cale, à quai, dans les hangars.*

ESC005 est né le 4 février 1949

ESC005 travaille comme docker du port de Nantes – Saint-Nazaire de **1974 à 2002**.

Il a d'abord travaillé au port de Nantes de **74 à 88** puis au port de Saint-Nazaire Montoir de **88 à 2002**.

Entre **1974 et 1988**, de novembre à mars, il manutentionnait les primeurs, traités, sans information sur les traitements. A l'ouverture des cales ils allaient dedans directement.

La manutention se déroulait quai Wilson, là où se trouvait le hangar à bananes. Chargement, déchargement, tri en cales par marque. Il a fait du chargement de farine en sacs de 68 kg. L'été il y avait un bateau de temps en temps, parfois deux bateaux à la suite, d'ammonitrate ou d'engrais. Il a travaillé avec J.L. Chagnollet sur les primeurs, le bois et l'ammonitrate. Il ne faisait le bois que l'été.

Durant ces **14 ans**, il est exposé aux pesticides des primeurs et aux gaz d'échappement des engins de manutention en cale et dans les hangars, aux poussières de bois des cargaisons de bois l'été.

En 1988, c'est le plein emploi à Saint Nazaire. Les employeurs font venir des dockers de Nantes. De **88 à 2002**, il travaille essentiellement à Montoir, au TAA sur les manutentions de ciment, soja et engrais, Au TMDC sur les conteneurs.

Les dernières années il travaille essentiellement au RORO, 3 j/semaine, à 80% du temps

Même avec les ventilations, il reste beaucoup de gaz d'échappement.

Il faisait tout, guidage des véhicules, saisissage, déssaisissage des remorques, contremaître aussi. Alors que Soja, ciment, charbon et conteneurs constituaient le principal entre **88 et 98**, de **98 à 2002** cela ne représente plus que 20 % ou une journée par semaine.

Durant ces 14 autres années, il est exposé à la silice des poussières de ciment et de charbon, au chrome 6 des poussières de ciment, aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention tous terminaux et des véhicules manutentionnés du roulier (confiné).

ESC006 est né le 22 avril 1943

De **1965 à 1998**, il est docker professionnel au port de Nantes.

Il a essentiellement travaillé à la SCAC. Il a manutentionné du sucre en sacs (en provenance des Antilles et de Cuba) de 100 kg, puis 80, puis 50, puis en vrac.

Il a manutentionné des arachides en sacs de toile de jute, de la farine de poisson, du phosphate.

Il a fait beaucoup de charbon en vrac au déchargement, quai Wilson, du charbon en boulets, du charbon en morceaux.

Il a manutentionné les cailloux à la SOFERTI, La Bordelaise, de l'ammonitrate.

Il a déchargé des tôles de fibrociment.

Il a manutentionné du bois scié, chargé des petits bateaux de ferraille.

Il a aussi travaillé à Saint-Nazaire, il a fait des ammonitrates et des conteneurs, mais il n'a pas fait de roulier.

En 1998, il se fait « licencié » à 55 ans du Port.

*Pendant **33 ans**, il est exposé à l'amiante des plaques de fibrociment (9 ans), à la poussière de fer de la ferraille, aux HPA des boulets de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois, aux pesticides des primeurs et des cargaisons agroalimentaires ainsi qu'à leurs mycotoxines.*

ESC008 est né en 1950

De **1968 à 1979**, l'enquêté travaille comme plombier soudeur. Il faisait de la pose de tuyauteries en fonte neuves dans le vide sanitaire des immeubles ou des maisons. Egalement de la pose de câbles et dépose ou pose de calorifugeage. Il pose notamment pour une entreprise de gros câbles électriques dans les passages prévus sur les ferries en construction, de gros câbles gainés. Installation du faisceau électrique des vérins.

Plombier, chaudronnier, soudeur, monteur au plan, serrurier, menuisier, monteur poseur placo – Exécution de travail de nuit pendant 4 à 5 mois

Entretien de la plomberie, effectue des soudures au castelin et au plomb, ainsi que de la brasure. Les tuyaux de plomb qu'il réparait conduisaient le gaz, il faisait de la pose de plomberie dans les appartements neufs

Pendant **9 ans** il a été exposé au plomb des tuyauteries et à l'amiante du calorifugeage, pendant **14 mois** aux fumées de soudage, aux HPA et aux solvants chlorés liés aux travaux de soudage

Il commence à travailler en tant que docker occasionnel à ce moment

De **1982 à 2002**, il travaille comme docker professionnel au port de Nantes.

Il subit un accident de travail entre 83 et 84, un doigt écrasé/emporté par un lot de contreplaqué tiré par la grue. Cet accident est reconnu comme lié à son travail suite à une visite en 2002 et une incapacité permanente handicap à 15 %.

A Roche Maurice, il manutentionne les engrais et le blé (SAGA); les rouleaux de papier

A Salorges et Cheviré il manutentionne les congelés, le sucre en sacs, les conserves et la farine en sacs.

La manutention de fibrociment génère plein de poussière.

A la Bordelaise = SOFERTI, il manutentionne du phosphate.

Les Tourteaux, ce sont des cubes en vrac, il les a manutentionné à Roche Maurice

Le bois blanc élingué (élingue d'acier) produit beaucoup de poussière.

Le CPL, c'est le contreplaqué (de Malaisie), ils ont aussi le nom d'Isorel, ce sont des panneaux de bois d'isolation

N.B. : En fond de cale vide, toutes les manœuvres sont très bruyantes (caisse de résonance)

Les engins Bobcat ou Case nous fracassaient le dos.

*Pendant **20 ans**, il est exposé aux pesticides et aux mycotoxines du vrac agroalimentaire, aux poussières de bois des cargaisons de bois, ainsi qu'au formaldéhyde des contreplaqués et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention.*

ESC009 est né en janvier 1948

De **62 à 65**, il travaille la forge et la serrurerie au collège technique.

Il est exposé pendant **3 ans** aux huiles de coupes entières, aux fumées de soudage et à l'amiante.

De **65 à 66**, il travaille dans un petit atelier d'une entreprise de charpente métallique de 7 à 8 ouvriers et dans les usines de Chantenay. Il travaille sur des profilés métalliques, fait de la soudure électrique et du perçage. Il installe également du bardage en tôle et des toitures en fibrociment.

Il est exposé pendant **1 an** aux huiles de coupes entières, aux fumées de soudage et à l'amiante.

De **1968 à 1973**, il est employé à bord des navires de la marine marchande, il travaille dans le compartiment machines, là où, dans le bateau, se trouvent tous les moteurs (principaux et auxiliaires), en tant que mécanicien moteurs. Les moteurs tournent même à quai, car ils fournissent l'électricité au bâtiment. C'est surtout un travail de surveillance et de maintenance. L'environnement du poste de travail l'expose au gas-oil, aux huiles, à la chaleur, aux vibrations, et au bruit. Il s'agit pour la maintenance, de démonter les injecteurs et les soupapes des moteurs à l'arrêt pour les nettoyer. Par exemple, l'opération de décalaminage s'effectue par trempage et en grattant les pièces. Il décalorifuge, par exemple, les tuyauteries de vapeur avant le démontage de la tuyauterie.

Suite à l'évolution de la marine marchande, il en démissionne et fait ses débuts de docker en 1973.

De **1973 à 1976**, l'enquêté est à la fois docker occasionnel et intérimaire durant 3 ans. Le travail d'intérim consiste à manutentionner la marchandises des camions et au montage et démontage de charpentes. Il procède notamment à des installations de cloisons dans toutes les usines de Chantenay. Beaucoup de gaz d'échappement dans ces hangars.

De **1976 à 2002**, il est docker professionnel au port de Nantes.

Après la réforme, il est employé de 92 à 2002 chez SAGA France

Il a manutentionné des plaques de fibrociment sciées : elles laissaient pleuvoir beaucoup de poussière d'amiante sur nos têtes lors de la manutention.

Conserverie Amieux. Sucre Chantenay.

Il a le souvenir d'avoir déchargé de l'antimoine pour la Cie Gale Transatlantique (chargement ou déchargement divers). C'était des sacs très petits, très denses de 50 kg, c'était en poudre, on en avait plein les mains, ça servait à la fabrication des caractères typographiques. Déchargement de fûts d'Octel. Tourteau de Manioc

Travail à Wilson, Roche Maurice, Cheviré, Hte Indre, CCI, Q. Ernest Renan.

Il a fait le blé à l'intérieur des silos, avec des pulvérisateurs de produit aspergeant directement sur les tapis roulant

Il a travaillé à la SOFERTI haute Indre, aujourd'hui fermée (capacité de 260 000t)

Raffinerie Béghin Say, plus de bateau pour le sucre.

*Pendant **26 ans** voire 29 ans (si l'on prend la période de docker occasionnel en considération), il est exposé à l'amiante des plaques de fibrociment (« seulement » 9 ans de ce trafic), aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, aux gaz*

d'échappement diesel des engins de manutention en cale et à quai.

ESC010 est né en 1974

De 1990 à 1992, l'enquêté est en formation de peinture en bâtiment. Il est 2 jours sur 4 dans les ateliers où les élèves apprennent à peindre. Emploie des peintures au glycérol, dilue la peinture au white spirit. Il effectuait des peintures d'huisseries, devait poncer et gratter les murs et les huisseries avant de les mettre en peinture. Pendant ces **2 années** de formation, il a été exposé au **plomb** et au **chrome 6** des peintures.

A 18 ans il entre sur le port en tant que docker à Saint Nazaire, au moment de la réforme en 1992. Il sépare sa période d'emploi au port en deux parties : **92 – 2003** et **2003 – 2012**

Période de **92 à 2003** :

Il est affecté essentiellement au Terminal Agro Alimentaire (TAA). De novembre à mars, c'était le déchargement d'arachide, de tournesol ; avec 4 bateaux d'arachide par mois et 4 bateaux de tournesol ; on travaille avec les engins pour rassembler la marchandise ou au balai et à la pelle.

De mars à juin : c'était du chargement d'engrais à Montoir, 1 bateau par semaine et au Terminal Roulier (RORO), 1 ferry par jour (une rotation représente 5 à 6 heures de travail) avec 5 rotations par semaine : « j'en faisais 3 sur les 5 »

Le samedi ou le dimanche, on faisait les containers au TMDC en import et en export

En fin d'année, nov-déc, il y a 3 à 4 bateaux étalés sur 2 mois qui nous fournissent 1 mois de travail, de coke de pétrole. C'est très nocif pour la peau, on est en combinaison avec les gants. Avant 2000 c'est environ 2 bateaux de coke de pétrole par mois

Les bateaux de ciment, c'est 1 par mois, ça représente pour moi 20 j de travail par an

Le charbon pour le fonctionnement de la centrale de Cordemais, le plus gros tonnage, c'est de juin à février, 1 bateau par semaine qui nous occupe 3 à 4 j

De 1992 à 2002, l'employeur était ASM, depuis 2003, il est employé par Sea Invest France

Entre **2003 et 2012**, il arrête l'activité RORO Ferry

En ordre d'importance il manutentionne les marchandises : le TAA a traité 3M4 de tonnes

- 1) soja à 75%
- 2) charbon
- 3) blé
- 4) gluten
- 5) ciment
- 6) engrais vrac

Il a aussi fait du tournesol, du coke de pétrole

*Pendant ces **20 ans** de travail, il a été exposé aux pesticides et aux mycotoxines des vracs agroalimentaires, aux poussières de ciment (silice et chrome 6), aux HAP du coke de pétrole et aux gaz d'échappements des véhicules de manutention en cale ou dans les ponts des ferries.*

ESC011 est né en 1959

De **1973 à 1976**, ESC011 est en formation pour l'obtention d'un CAP et d'un BEP de mécanicien agricole. Il est la moitié du temps en atelier à étudier la mécanique agricole. Ce sont de vieilles machines, des vieux moteurs. Il fait le nettoyage des pièces, le montage, le démontage, de l'usinage au tour et à la fraise. Il utilise des lubrifiants, le local est aéré.

Il faisait les niveaux, le stockage des huiles se trouvait dans un local à part.

Les gaz d'échappement étaient refoulés par des tuyauteries vers l'extérieur.

Pendant ces **3 ans**, il est exposé aux gaz d'échappement diesel, à l'amiante et aux HAP des huiles usagées.

De **1976 à 1979**, et de **1980 à 1981**, il fait de la mécanique auto dans un garage. Il fait l'entretien des freins, des embrayages, fait la vidange du véhicule, du blacksonage (emploi de blackson, une sorte de bitume pour étanchéifier les caisses, 1 h de travail pour un véhicule). Il nettoie à l'essence. L'atelier de peinture était à côté sans cabine.

Pendant ces **4 ans** de travail en garage, il est exposé aux échappements diesel des moteurs en marche, à l'amiante des freins, au HAP des opérations de blacksonage et des huiles usagées, au benzène de l'essence comme produit de nettoyage, et au chrome 6 des peintures effectuées sans cabine.

Il travaille au service technique de la ville de Saint-Nazaire pendant **3 mois** en **1981**, avec la pelle et la pioche à faire des tranchées pour la pose de tuyaux pour l'alimentation en eau potable. La pose est effectuée par d'autres ouvriers.

Pendant cette durée, il est exposé à l'amiante des tuyaux en fibrociment.

1982 – 2011, port de Saint-Nazaire.

Il est affecté au port de SN de 82 à 83, puis à Montoir de 1983 à 2008

Entre 2008 et 2011, il est formateur à mi-temps.

A partir de 1982, il entre au port de Saint-Nazaire comme grutier grâce au dispositif des contrats de solidarité. A 23 ans, il apprend sur le tas le métier de grutier. Il commence par la manœuvre sur les chantiers de réparation navale des pétroliers et la construction des paquebots aux Chantiers de l'Atlantique. Pour rejoindre son poste, il passe obligatoirement par la salle des treuils. Les bateaux démarrent les moteurs en cale : fumée juste à hauteur de la cabine de grue. Le grutier fait l'entretien de base de la grue : graissage, huilage des câbles de traction. Longueur à lubrifier entre 50 et 200 m selon la grue. Il s'agit de plusieurs produits mélangés à faire pénétrer dans le réseau de câblage mélange d'huile et de suif chauffé au réchaud à gaz. Il fait cela jusque dans les années 90, période à laquelle les câbles sont galvanisés (matériau anti oxydation) pour éviter ce type d'entretien.

Marchandises manutentionnées :

Produits congelés, bœufs en quartier, cartons de beurre, cartons de bœuf, au Quai de la glacière, magasins réfrigérés.

C'est dur, il y a une grosse pression des dockers qui sont eux payés au rendement, alors que C'est comme au rugby, après le boulot, c'est la troisième mi-temps, on oublie la pression

On faisait le soja à la benne, les graines de tournesol quai des darses, avec la benne ou le crapaud, le grutier prend et verse les graines de tournesol dans une trémie à hauteur de cabine qui concentre la marchandise dans les bennes des camions sous trémie.

Le quai des charbonniers, à SN, recevait le charbon au début du 20^{ème} siècle, puis il a reçu les grosses pièces comme les tôles pour la fabrication des bateaux (10m x 5m)

Le tournesol est poussiéreux

Le soja en graines est très poussiéreux, il l'est beaucoup moins en tourteaux

Au déchargement,

- 1) les tourteaux de soja (OGM dès 82 ou non OGM)
- 2) les tourteaux de colza
- 3) le manioc en « tranches de pommes de terre », très poussiéreux
- 4) les pommes de terre déshydratées en tranches
- 5) citrus (résidus d'agrumes transformés en tourteaux après pressage du fruit)
- 6) charbon au poste 1 (1 semaine de manutention de 7 à 8j) du coke de pétrole (idem charbon), des engrais, notamment de l'ammonitrate (1j à 2j par cargaison

Au chargement :

- 1) du phosphate et de la potasse
- 2) Clinker de ciment. Après le déchargement, on rentrait dans les trémies avec la lance à incendie, les projections et le « dégueulis » tombaient vers le bas. Le phosphate séché, il fallait y aller au marteau piqueur (l'apport d'eau au phosphate en fait un vrai béton, il faut laver aussitôt la manutention terminée.
- 3) Déchargement d'argile, de billes de bois (plutôt au TMDC)
- 4) Chargement de blé, de maïs et de colza en graines tous TRES POUSSIÉREUX surtout au moment de monter et descendre de la cabine, moins à l'intérieur de la cabine.
- 5) Déchargement de ciment (il s'agit d'un engin conduit par télécommande du bord de la cale puis d'un nettoyage à la lance à incendie, ce qui suppose de rentrer sous le capot du tapis roulant)
- 6) Métaux lourds

En 2007 il y a beaucoup moins de blé sur le quai, il travaille à mi-temps et en profite pour s'engager dans l'organisation de la formation des grutiers (il avait commencé dès 1995, après le suicide d'un jeune lié à sa formation, mais débute en 2007 l'organisation formelle).

De 1983 à 2008, pendant 25 ans, il est exposé aux pesticides et aux mycotoxines des vracs agroalimentaires, aux HAP des cargaisons de coke de pétrole (et pendant 7 ans du graissage des câbles), à la silice et au chrome 6 des poussières de ciment, à l'échappement diesel des châteaux des navires.

ESC012 est né le 5 avril 1948

De **1982 à 2004**, il est docker professionnel au port de Nantes.

Enumération des marchandises manutentionnées.

Agro-alimentaire

Au quai Wilson il manutentionne tomates, oranges clémentines, haricots verts, poivrons aubergines de septembre à mars. Le relevage consiste à charger les camions avec les chariots élévateurs.

Il manutentionne le sucre en vrac pendant les 3 à 4 mois de la saison. Le sucre est déchargé au crapaud, les dockers en cale utilisent le chouleur (bobcat au diesel) pour pousser le sucre à l'aplomb du crapaud. Le faiseur de signes en prend autant que les caliers. Le crapaud prend 3t, il les verse dans la trémie, à 2 grues. Un bateau de sucre, c'est 10 000t chaque camion embarque 10t, il stationne moteur allumé pendant 3 à 4 minutes le temps qu'il soit rempli.

La farine au chargement, à Cheviré, c'était plein de poussière.

Le tournesol en vrac au chargement au quai Roche Maurice, à partir du silo, représente de petits volumes. Le silo à Roche Maurice avait un tapis, un portique, et un propulseur.

Le blé et l'avoine c'était 90% à Nantes. La bouche propulsait la marchandise dans les 4 angles du bateau. Pendant cette opération, on ne se voit pas, le grutier ne voit rien, le faiseur de signes guide le grutier par radio, avec une ou deux personnes.

Il y a eu des globes de bœuf aussi (cuisse) qui pèsent leurs 80 kg

Les congelés sont transportés par bateaux frigorifiques bourrés d'amiante

Divers

Il a travaillé au chargement divers : ex, des aéroréfrigérants, des grosses pièces entre 15 et 24t manutentionnées au Titan (entre 60t et 30t). Le papier en bobines, était manutentionné par des mouvements de grue, c'étaient 2 crochets qui venaient les saisir par les côtés, et qui se resserraient à la levée. Au quai Wilson on manutentionne des tôles au Titan, des tôles de 8 à 10m de long, c'est du déchargement et ça provient d'Espagne. Les tôles, pour la communication, pas possible d'avoir des casques.

Il y a des containers un peu en provenance de Côte d'Ivoire.

Engrais

L'engrais complet, c'est de la potasse en granulés, c'est en vrac, manutentionné au crapaud, ça fait beaucoup de poussière.

Il a manutentionné le phosphate en vrac, c'était monstrueux, à AZF haute Indre « la Bordelaise » au déchargement et quai Wilson aussi. Le port du masque avec des lunettes embue les lunettes, donc on n'y voit plus rien, donc on travaillait sans masque.

Lorsque le phosphate s'échappait du crapaud, que le crapaud fuyait, cela faisait un épais nuage, c'était marquant : le faiseur de signe ne voyait pas les gars.

A la mi-90, on a observé un feu d'ammonitrate dans des big bags. Depuis les bateaux d'ammonitrate en sacs de plus de 4000t ont été interdits à Nantes

C'était dégueulasse, il y avait plein de sacs percés (pas de double sac), ça glissait, on en avait plein les mains et les chaussures. C'était sous forme de granulés. Le travail était

pénible, la t° pouvait monter jusqu'à 40°C. C'était un travail de toute l'année.

Le charbon en vrac, il y en a eu très peu à Nantes, c'est le même principe que le phosphate, c'était granuleux. A SOFERTI c'était phosphate et engrais en vrac

Bois / matériaux construction

Le bois scié en vrac, c'était des résineux de Scandinavie, de Pologne et de Russie, qui venaient par des petits caboteurs, de 1000 à 3000 m³, soit 3000t, c'est une espèce de caisse, qui se décharge en 2j. Le bois coupé l'est en madrier ou en planchettes, il est rouge, exotique et provient de Malaisie, les poussières piquaient le nez : y avait-il de la résine ? C'était très désagréable

La fonte en vrac, c'est du déchargement de débris qui viennent de partout. C'est un crapaud pieuvre qui charge dans des camions qui vont vers la fonderie de Chateaubriant. C'est très poussiéreux ce sont des déchets de récupération qui contiennent de l'amiante.

Le fibrociment venait d'Espagne, en palettisé cerclé, par 20 ou 30 plaques neuves, mais tronçonnées. Les boulets de charbon.

Sans aspiration au conditionnement, c'était une pluie de poussière entre 90 et 95

Ordre des marchandises manutentionnées dans la carrière

- 1) bateaux de bois 35 -40%
- 2) ammonitrate en sacs, engrais environ 35%
- 3) sucre en vrac Sogebars 10 à 15 %
- 4) chargement divers, 5%
- 5) tôles 5%
- 6) fonte 5%
- 7) fruits

En cale beaucoup de bruit, à cause des chenillards ou des bobcats.

Pendant ces 22 ans d'activité sur le port, ESC012 a été exposé aux pesticides des cargaisons de primeurs et notamment des agrumes, aux gaz d'échappement des véhicules de manutention en cale ou hangar, aux poussières de bois des cargaisons de bois, au HPA des boulets de charbon, à l'amiante des cargaisons de fibrociment ou de la fonte de récupération.

ESC013 est né le 1^{er} septembre 1947

De **1965 à 1971**, réformé du service national à cause de sa vue, il passe le permis poids lourds et est embauché comme routier. Il fait aussi toute la manutention de la marchandise transportée. Il fait les pleins, les vidanges et le lavage. Il nettoie les pièces démontées au gasoil.

Pendant **6 ans**, il est exposé au gazole employé comme produit de nettoyage pour la mécanique et aux échappements diesel du trafic routier.

De **1971 à 2002**, il travaille comme docker professionnel au port de Nantes en étant titulaire du permis poids-lourd.

Marchandises manutentionnées :

Agroalimentaire

En 71, les primeurs ne sont pas palettisés, il y a besoin de monde.

Remplissage des sacs sous trémie et entonnoir (soja)

MADEC : relevage des primeurs (chargement soit sur les trains soit sur les camions)

Tourteaux, magasins de tourteaux : balayage du hangar

Arachide en sacs à porter, provenance Inde Afrique : résidus pour alimentation animale

Chargement de petits bateaux à destination des îles proches pour ravitaillement (Allaire)

Bananes à la pointe du quai des Antilles

Le soja pour l'alimentation est passé du sac au vrac

Le sucre est passé du sac au vrac.

Pour l'arachide des indes, plein de gaz le long des coursives, portent un masque.

Engrais

Ammonitrate (engrais) 5j

Matériaux

Charbon en vrac, boulets de charbon

Les billes de bois sont arrivées à la fin des années 60

Le bois en vrac est passé du non élingué à l'élingué : à l'époque du non élingué, il fallait être costaud pour tenir, c'était une sélection naturelle. Pour le bois, on est passé du vrac aux paquets préélingués puis aux containers, tout cela en 30 ans. Nous avons déchargé du fibrociment avant 2002, voire avant 90 (?) il provenait de Turquie avec un trafic d'un bateau par mois et ça pendant 5 ou 6 ans

Divers

Chargement de cocottes minutes, de lampes (divers)

Les bobines de papier (c'était rare pour les jeunes, car ça payait très bien)

Lors de la conduite des engins (chouleurs, etc.) vaut mieux porter un casque de protection du bruit, parce que sinon, on peut être très irritable

Les lunettes, elles se remplissent de buée avec un masque, on n'y voit plus rien

*Pendant **31** ans, ESC013 est exposé aux pesticides des cargaisons agroalimentaires et aux mycotoxines des tourteaux et céréales, aux poussières de bois des cargaisons de bois, aux échappements diesel des engins de manutention en cale ou en hangar, à l'amiante des lots de fibrociment, et au HAP des boulets de charbon.*

ESC014 est né le 30 mai 1952

En **1969**, ESC014 travaille sur les chantiers BTP, il fait le béton à la main ou avec les machines. Pendant **1** an il est exposé au **HAP** des huiles de décoffrage

En **1970**, il monte et démonte des charpentes métalliques, à la centrale de Cordemais et fait du montage de tuyauteries en arrêt de tranche (maintenance). Pendant la **durée des chantiers** d'intervention, il est exposé à l'amiante des calorifuges de cette usine.

De **1973 à 1974**, chez Saunier Duval, en tant qu'ajusteur étameur, son travail consistait à chanfreiner des barres de laiton, c'est de l'usinage pour les machines de production de Saunier Duval. Pendant **1** an il a été exposé au plomb lié à l'étamage et aux huiles de coupes d'usinage.

De **1974 à 1975**, il fait de l'intérim en tant que soudeur. Il intervient sur des ballasts à souder en chantier naval. Pendant **1** an il est exposé aux fumées de soudage

De **1971 à 1977**, il est docker occasionnel au port de Nantes. Et de **1977 à 2006**, il est docker professionnel au port de Nantes.

De **77 à 86**, il fait essentiellement les agrumes (représente 50% de son temps, temps occupé : oct à mars). Les agrumes l'occupent de 3 à 6 j par semaine, les ammonitrates 30% de son temps, environ 2j par semaine. Il a déchargé des bateaux frigos (amiantés), il y avait des fuites de fréon. Il utilisait des transpalettes à main (hydraulique) puis des transpalettes électriques. Une fois chargées les palettes montaient très haut jusqu'au plafond de la cale (vraisemblablement amiante effrité en plafond).

Pour les billes de bois, à l'ouverture des cales, l'humidité sortait, ça puait et c'était très glissant, il y avait parfois des scorpions et des serpents. Pour le bois de Malaisie, ça puait la pisse, on les treuillait avant de les élinguer.

Les engins en cale produisaient de la fumée des gaz d'échappement

De **86 à 2006** il a fait diverses marchandises

Comme il était spécialiste des agrumes, son système d'équipe s'est dissous à partir de 86 et il allait boucher les trous au bois, à l'ammonitrate, il n'est entré dans une équipe de bois que très longtemps après.

En 92, il est entré chez Sogebas aux billes de bois, Billes (Gabon, Cameroun), Bois de Malaisie (arrêté un peu avant 2006), Bois brésilien, Bois blanc, Bois CPL (en grandes planches) ; et à l'ammonitrate.

Il a travaillé au blé, mais très peu, d'après lui pas plus de 10 j dans sa carrière

Il a fait du sucre pendant environ 2 ans. De l'ammonitrate, du bois blanc (russe, sans odeur, mais venait-il de Tchernobyl ?). La ferraille il n'en a pas fait beaucoup. Il a fait de la fonte, du fibrociment, des engrais et des travaux divers.

Le bois et le blé et contiennent des fongicides et des pesticides, le blé est très poussiéreux

Les engrais nécessitent les engins en cale

*Pendant les **29** ans d'activité de docker professionnel, auxquels on peut ajouter la période d'activité en occasionnel, il a été exposé aux pesticides des agrumes et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention, à l'amiante de la fonte de récupération et des lots de plaques de fibrociment, aux poussières de bois et au formaldéhyde des colles des contreplaqués.*

ESC015 est né le 21 février 1953

ESC015 a travaillé au jardin de **1963 à 1973**, de l'âge de 10 ans à 20 ans.

Pendant ces **10 ans** il a été exposé aux pesticides pendant sa période de croissance.

De **69 à 72**, il est élève au lycée Michelet pour l'obtention d'un CAP de plombier chauffagiste. Il travaille en atelier pendant 50% du temps, il forge, fait de la soudure autogène (1100°C), travaille les métaux (lime à main puis meule). En été, il monte des installations de chauffage et de thermo-siphon, chez Rineau frères dans les tours Malakoff (étés 68 et 69). Après les grèves de 68, il ne trouve pas de boulot à Nantes, il part à Fos sur mer faire des montages de bardages en intérim dans le BTP.

De retour en Loire Atlantique, il travaille en sous-traitance sur les chantiers Dubigeon, notamment pour les tâches de bâchage, et de montage des échafaudages. Sur les chantiers, c'est de la réparation des pétroliers 6 mois à Saint Nazaire avec balayage, découpage d'amiante et soudure sur les carlingues des pétroliers de 500 000t. Il y avait de la fumée bleue partout, ils étaient intoxiqués (pendant le soudage, tuyauteries en alliage de Zinc) ; Recoupage de bride et galvanisage.

Pendant ces **3 ans**, il est exposé aux fumées de soudage.

De **1974 à 1978**, il installait des systèmes de protection incendie (pose des sprinkler) sur des plafonds floqués. Il est 5 ans en déplacement, il utilise abondamment l'amiante pour protéger les matériaux pendant le soudage. Et il est occasionnel sur les quais à partir de 73.

Pendant ces **4 ans**, il a été exposé aux poussières d'amiante des faux plafonds et de protection des soudages.

1978 – 1992

Il devient docker professionnel en 1978 au port de Nantes, jusqu'en 1992.

Cette activité est découpée en deux périodes par l'enquête : 78 – 85 et 85 – 93

Les 7 premières années il a fait surtout des tourteaux, de l'ammonitrate et de la farine.

Les 7 dernières il a fait du sucre, du bois, des billes de bois.

Tourteau d'arachide (cancérogène pour les cochons : on a arrêté) pas mal sur les 8 premières années ; Le pire, c'est la poussière d'arachide, 8 h de travail sans y voir à 1m

Et tourteaux de soja.

Engrais à la Bordelaise ; Phosphate en cailloux (brut), produit entrant, différent des granulés.

Ammonitrate en sacs (50 kg) ; Farine (78 kg) près de 100 t par jour, don de la France à l'Egypte.

Sucre à Béghin Say : décharger les bateaux pour l'usine 3 semaines de travail tous les deux mois, 100 j par an ? Puis sucre en vrac 1 par mois ou 1 tous les mois, les sacs s'arrêtent en 83. Ferraille.

Les billes de bois lui ont occasionné un tassement de vertèbre avec fracture en 86 (3 mois de plâtre et 8 mois d'arrêt) ; Bois d'Asie ; Bois du Canada ; Bois russe

Fibro-ciment, Renault a vendu l'usine de R12 à la Roumanie, Renault revendait le fibro-ciment (année 90 ou avant ?)

*Pendant ces **14 ans**, il a été exposé aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention, à l'amiante des lots de fibrociment, et aux poussières de bois des cargaisons de bois, ainsi qu'au formaldéhyde des colles des contreplaqués.*

ESC016 est né le 6 juin 1942

De **1963 à 1967**, dans les ateliers de l'entreprise, peinture de l'intérieur des grues au « minium plomb » ; Dans les chantiers maritimes, sur les ballasts, il passait du « goudron » et employait de la peinture aux chromates. Pour des sous-traitants de l'armée française, il a participé à la construction de bungalows à Tahiti en utilisant le fibrociment.

Pendant cette période, il a été exposé pendant **1 an et demi** au plomb et au chrome 6 contenus dans les peintures, au HAP du brai enduit sur les ballast et à l'amiante des matériaux de construction.

De **1967 à 1992**, il travaille comme docker professionnel au port de Nantes.

Il a manutentionné les marchandises suivantes :

Sucre en sacs de 100 kg portage, le sucre en vrac est arrivé en 74 (ajout d'un anticoagulant...)

Blé

Soja

Billes de bois (majorité des manutentions) ; bois en paquets

Ammonitrate

Charbon

Soufre

Fonte de récupération ; boulets de charbon

*Pendant **25 ans**, il a été exposé aux pesticides et mycotoxines des céréales en vrac, au HAP des boulets de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois et au formaldéhyde de la colle des contreplaqués, à l'amiante de la fonte de récupération et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention.*

ESC017 est né le 18 mai 1952

A partir de 14 ans, de **1966 à 1969**, ESC017 est en apprentissage, pendant 3 ans, du métier de serrurerie. Il pose de balcons, des rambardes, des portes, des escaliers, il fabrique et pose des fenêtres. Il perce du béton, visse, pose, prépare et enduit le ciment pour la pose.

Pendant ces **3 ans** et en période de croissance, il est exposé à la silice du ciment, aux fumées de soudage des menuiseries métalliques, et à la poussière de bois.

De **1970 à 1973**, il travaille en tant que serrurier à bord des navires en construction sur les chantiers Dubigeon : Il pose des portes coupe-feu, des rampes et des escaliers d'accès aux machines, il travaille également en menuiserie bois.

Pendant ces **3 ans**, il est exposé à l'amiante toujours présente sur ces chantiers à cette époque et à la poussière de bois.

De **1973 à 1976**, il travaille en intérim :

- comme serrurier soudeur et fabrique des cabines, pose des panneaux d'amiante et des panneaux de formica
- pour la fabrication des cabines, il découpe de l'amiante compressée (6mois) et il est en déplacement pour le compte des chantiers d'accueil
- aux chantiers de l'Atlantique, **7 mois** de soudage de l'acier et de l'inox à la baguette, port d'un masque pour les yeux, mais pas de protection respiratoire
- chez Leroux et Lotz, à Nantes, rue des usines : préparation de tôles pour la navale, il les assemble par collage et soudage (acier, inox, à la baguette) **7 mois**
- A Gand, en Belgique, il est soudeur aux chantiers navals pendant **2 mois**
- Les ABRF (Atelier Bretagne Réseau Ferré), à Châteaubriant, entreprise de 20 pers. l'emploient comme soudeur. Il soude les wagons citernes, et fait les finitions internes. Il soude en milieu confiné avec des ruses pour amener l'air frais à l'intérieur. Ce travail est un travail de rénovation, les citernes sont comme les bateaux elles peuvent avoir tout contenu, notamment du charbon de l'acide ou du pétrole. (**3 mois**)
- A la SARVA, à Couëron, il effectue la réparation des bennes aluminium. Il effectue des soudures de réparation dans la « caisse » avec les reflets d'arc sur l'alu et l'inox. « pas de ventilation pour aspirer la merde » (**8 mois**)
- Saint Nazaire : soudage aux chantiers de l'Atlantique pendant **6 mois**

Pendant cette période de **3 ans**, il est exposé aux fumées de soudage et à l'amiante de façon intense.

Il n'est que quelques mois docker occasionnel. Il passe professionnel dans le courant de l'année 1976.

De **1976 à 1992**, Il manutentionne les marchandises suivantes :

Agroalimentaire :

Soja (produits cancérigènes pour les animaux ?) ; Arachide, très dur, il n'a fait que deux bateaux tout le monde vomissait ; Tourteaux ; Sucre ; Engrais en vrac à Roche Maurice ; Bois à Cheviré, Malaisie, contreplaqué, bois rouge, bois blanc ; Déchargement de plaques de fibrociment

Pendant ces **16 ans**, il est donc exposé aux pesticides et mycotoxines des cargaisons de céréales et de tourteaux, aux poussières de bois des cargaisons bois et au formaldéhyde des bois contreplaqués, à l'amiante des lots de fibrociment.

Entre **1996 et 1997**, il rachète une entreprise à Nantes, de protection du métal par

revêtement. Il avait dans son atelier trois types de bains, dans lesquelles étaient plongées successivement les pièces en provenance de tous secteurs d'activité, p.ex. automobile et médical. Un bain de cyanure de cuivre, un bain de « chrome », et un bain de nickel.

A la réception des pièces, il faisait le ponçage, puis la trempe. L'entreprise fonctionne quelques mois.

Peu après il remonte une entreprise de revêtement des métaux à Cordemais, qui ferme au bout de 7 mois pour cause de demande de travaux de la part de la DRIRE pour implanter une machine de traitement des eaux usées, évaluée alors à 1 MF.

*Pendant **1 an** il est exposé fortement au nickel (et au chrome ?)*

ESC018 est né en juillet 1947

De **1970 à 1973**, ESC018 est ouvrier de l'usine des combustibles de l'ouest. Cette usine agglomère le charbon pour la fabrication des boulets de charbon. L'essentiel du procédé consiste à défumer le charbon en le passant dans des fours. Il travaillait en 3x8 au contact des fours. Il remplissait des bennes de charbon de 3 à 4 tonnes avec un treuil. Elles étaient prises en charge ensuite une par une par le grutier qui les mettait dans le four pour une chauffe d'un quart d'heure. Le samedi, il procédait au nettoyage des fours.

C'est une entreprise d'une trentaine de personnes. ESC018 y a travaillé environ 2 ans et demi avec une interruption de 6 mois dans une entreprise de peinture en bâtiment. Il y est peintre en bâtiment extérieur et intérieur. Il prépare, gratte, ponce les surfaces à peindre ; prépare les peintures et enfin met en peinture.

Pendant ces **3 ans**, il est exposé **2 ans et demi** au benzène, aux HPA, à l'amiante des portes de fours et au travail posté. Durant le travail de peinture, pendant **6 mois**, il est exposé à la silice, au chrome et au plomb des peintures, et à l'amiante.

De **1973 à 1992**, il travaille comme docker professionnel au port de Nantes.

Les marchandises manutentionnées.

Primeurs en vrac : faire des palettes à partir des cagettes, équipe aux agrumes

Charbon : remplir les bateaux de charbon

Brai : déchargement quai Wilson (pour faire les boulets) **fermeture pendant les années 90.**

Une usine de phosphate aurait remplacé cette usine de boulets de charbon

Agrumes

Phosphate

Charbon

Bois

Fer et métaux

Chargement de sucre

*Pendant **19 ans**, il est exposé aux pesticides des cargaisons primeurs, à la silice des poussières de charbon, aux HAP liés aux boulets de charbon et au brai, aux poussières de bois des cargaisons de bois et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cale et à quai.*

ESC019 est né le 16 mars 1949

De **1963 à 1968**, il procède à des traitements anti termites et à du nettoyage industriel. Il est intervenu aux chantiers des Batignolles (rte de Paris, fabrication assemblage de locomotives) ; chez Lombardini pour le traitement du bois pendant un ou deux ans.

Pendant **2 ans**, il est exposé aux pesticides de ces traitements.

En **1969**, il travaille chez Indret. L'entreprise reprend les salariés des entreprises qui travaillent chez elle en sous-traitance.

De **1970 à 1973** Après son entrée chez Indret, il passe une formation de pontonnier, dont il obtient le diplôme. Il bouge les grosses pièces dans les ateliers de montage. C'est un vieux pont, la cabine est située au ras des plafonds de l'atelier et les freins du pont sont amiantés. Il travaille également comme docker occasionnel, grâce à son beau-père, contremaître. Marchandises manutentionnées comme docker occasionnel : Arachide, cacahuète.

Pendant **4 ans**, il est exposé avec un doute à l'amiante présent dans les freins et les sous plafonds de l'usine, de façon certaine mais avec peu d'intensité aux fumées de soudage travaux réalisés en bas, et pour son activité de docker occasionnel aux mycotoxines.

De 1974 à 2002

A fait les deux derniers bateaux de bananes régimes de bananes enveloppées. Les pommes en cartons, quai de la Fosse. Wagons, camions apportent de la marchandise à charger dans les bateaux. Destination : Syrie – Iran, une semaine de chargement du lundi au samedi.

Marchandises les plus dures : Ammonitrate vrac et sacs, les billes de bois.

Marchandise prédominante : billes de bois, bois de Malaisie, bois en fardeau, bois feuillardé = entouré par une bande métallique. Ce sont des bateaux d'une semaine, on décharge 5 à 6 billes par palanquée. Les cales contenant le bois sont parfois pleines d'eau.

Farine en sacs de 80 kg au chargement

Chargement du blé en vrac par bouche projecteur avec un débit de 60 à 80 t/h. Pire que le blé, le maïs, l'orge également. Souvenir : on a arrêté un bateau à Saint Nazaire, avant son arrivée sur Nantes pour tuer des bestioles. A l'arrivée à Nantes, l'ouverture de la cale dégageait une sacrée puanteur.

Lors de pointes, les manutentionnaires nazairiens affrétaient des cars pour que les dockers nantais viennent donner un coup de main aux congelés.

Les conteneurs à Cheviré étaient manutentionnés avec deux gros filins avant que les nouveaux outils apparaissent. Notamment, conteneurs de thons par la SCAC.

Fonte de fonderie, déchargée à terre par camion, mis en cale par la grue et poussée par un chouleur en cale, au TC quai Wilson.

A Chéviré, manutention de plaques de fibrociment par Allaire. Elles étaient d'abord déchargées, puis 3 jours plus tard rechargées dans un autre bateau.

*Pendant **28 ans**, il est exposé à l'amiante des plaques de fibrociment et de la fonte de récupération, aux pesticides des primeurs (18 ans), aux pesticides et aux mycotoxines des céréales, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cale.*

ESC020 est né le 3 janvier 1953

De 1969 à 1976

En déplacement dans différents chantiers de construction navale, à Saint-Nazaire, Brest, La Rochelle, il fabrique des tuyaux en travaillant la jointure par soudage électrique avec baguettes et enduits.

Pendant **7 ans**, il est exposé à la fumée de soudage et à l'amiante.

De **1976 à 1981**, il est docker occasionnel du port de Saint-Nazaire

Il travaille au pointage des remorques dans les car-ferries à 70% de son temps : il vérifie l'état des remorques, effectue le saisissage, le dessaisissage ; à 30% il manutentionne blé, soja, colis lourds et viande congelée.

Durant ces **5 ans**, il est exposé aux gaz d'échappement des engins de manutention et des véhicules manutentionnés dans les ferries, aux pesticides des cargaisons agroalimentaires.

De 1981 à 2003

À partir de cette date, il travaille partout, pour tous les terminaux.

Au TC, le charbon, le soja, les conteneurs (en 1981, c'est le démarrage) le trafic roulier, au TAA, les engrais, dont l'ammonitrate, au TMDC, le bois en vrac, les billes et paquets de bois

Il arrive qu'il y ait du bois sur remorques au terminal roulier, c'est très poussiéreux, mais pas forcément compté par le port comme une cargaison de bois...

De 1993 à 2003, il est docker pointeur le plus souvent.

*Durant ces **22 ans**, il est exposé à la silice des poussières de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois, les gaz d'échappement diesel des engins de manutention et des véhicules manutentionnés au roulier.*

ESC020 est né le 3 janvier 1953

De 1969 à 1976

En déplacement dans différents chantiers de construction navale, à Saint-Nazaire, Brest, La Rochelle, il fabrique des tuyaux en travaillant la jointure par soudage électrique avec baguettes et enduits.

Pendant **7 ans**, il est exposé à la fumée de soudage et à l'amiante.

De **1976 à 1981**, il est docker occasionnel du port de Saint-Nazaire

Il travaille au pointage des remorques dans les car-ferries à 70% de son temps : il vérifie l'état des remorques, effectue le saisissage, le dessaisissage ; à 30% il manutentionne blé, soja, colis lourds et viande congelée.

Durant ces **5 ans**, il est exposé aux gaz d'échappement des engins de manutention et des véhicules manutentionnés dans les ferries, aux pesticides des cargaisons agroalimentaires.

De 1981 à 2003

À partir de cette date, il travaille partout, pour tous les terminaux.

Au TC, le charbon, le soja, les conteneurs (en 1981, c'est le démarrage) le trafic roulier, au TAA, les engrais, dont l'ammonitrate, au TMDC, le bois en vrac, les billes et paquets de bois

Il arrive qu'il y ait du bois sur remorques au terminal roulier, c'est très poussiéreux, mais pas forcément compté par le port comme une cargaison de bois...

De 1993 à 2003, il est docker pointeur le plus souvent.

*Durant ces **22 ans**, il est exposé à la silice des poussières de charbon, aux poussières de bois des cargaisons de bois, les gaz d'échappement diesel des engins de manutention et des véhicules manutentionnés au roulier,*

ESC021 est né en 1958

De **1972 à 1976**, ESC021 suit deux formations donnant lieu à un CAP, l'une en 3 ans à Couëron, une formation d'ajusteur, et l'autre dans le Morbihan dans l'établissement Gaston Berre, ajusteur – mouliste. Il passe la moitié du temps de formation en atelier. Il utilise des mélanges eau + huile comme lubrifiant pour le travail des métaux. Pour l'acier, mais pas pour l'aluminium et le cuivre. Il fabriquait par exemple des moules accroche bâches et des moules à chaussures en acier.

Pendant **4 ans**, il est exposé aux huiles de coupe.

De 1976 à 1979

Les marchandises manutentionnées étaient des primeurs (pommes, poires, cerises, fruits de saison en caisses de bois ou en cartons).

Le MIN est au quai Wilson, et ils recevaient les poussières de charbon pendant la journée et des odeurs (particules ?) de la savonnerie rabattues par le vent. Par grand vent, il fallait s'organiser pour protéger les primeurs de poussières de charbon.

Au MIN il utilisait déjà des chariots élévateurs.

Pendant **3 ans**, il est exposé aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention.

De **1979 à 1992**, il est docker professionnel au port de Nantes.

Marchandises manutentionnées :

Farine en sacs de 72 kg au chargement, au quai de la fosse, 1 semaine et ½ par mois sur 3 à 4 mois par an. L'été du déchargement d'ammonitrate en sacs de 50 kg à Roche Maurice, 1 semaine et ½ par mois pendant 3 à 4 mois.

Des billes de bois à Cheviré (les grues n'étaient d'ailleurs pas assez costaudes) 4 à 5 jours

Des bateaux de fonte au déchargement contenant des vieilles tuyauteries, des déchets, des carters de voiture : on les déchargeait au godet après avoir ramené la marchandise au milieu dans les camions bennes vers la fonderie d'Ancenis sur environ 3 j.

Les engins utilisés étaient la mini-pelle, le bull, la pelleteuse, le bobcat.

A partir de 1984, il entre dans l'équipe de J-L. Chagnolleau, dans laquelle il a manutentionné plus de bois après.

Sur les bateaux de charbon au déchargement, il était sur l'engin à pousser le charbon.

Pour les bateaux de tôles, les tôles sont posées sur des cales pour être préhensibles, les dockers font pivot avec des barres à mine et l'engin peut saisir avec des pinces.

Quand ça claque, (au cas où les tôles glissent et retombent) c'est de la poussière de tôle (les tôles sont assez épaisses, 1cm ½), on se la prend en pleine figure. Dans ce cas il y a plutôt intérêt à mettre un nez de cochon. Mais en pleine chaleur, c'est impossible.

Pour le sucre en vrac qu'il a aussi manutentionné, c'était environ 2 à 3 bateaux par an. Avec cette marchandise, il est arrivé que l'engin prenne feu à cause du sucre qui colle et colmate les bouches.

*Pendant **13 ans**, il est exposé aux poussières de bois des cargaisons de bois, à l'amiante des cargaisons de fonte de récupération, à la silice des poussières de charbon, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention.*

ESC022 est né le 30 janvier 1949

De 1966 à 1967

L'enquête participe à la construction des HLM du Painsec. Il faisait la préparation des moules des balcons et des escaliers. Il grattait les planches et enduisait avec un gros pinceau des produits gras. Puis il faisait l'injection du béton. En équipe, ils vibraient le plancher également.

Pendant **1 an**, il est exposé aux HPA des huiles de coffrage.

De 1967 à 1970

L'entreprise Saunier Duval fabriquait des chauffe-eau. Il passait dans un four les anneaux à braser. Les brasures étaient préparées aux endroits déterminés, et il les enfournait. Il n'avait que des gants ordinaires pour enfourner. Il travaillait en 3x8.

Pendant **3 ans**, il est exposé à l'amiante et au travail posté.

De **1971 à 1986**, il est docker occasionnel, maçon et autres.

Son beau-frère l'appuie pour une entrée sur les quais. Il travaille comme peseur et pointeur. Il est dans les magasins à agrumes et s'occupe des palettes d'oranges et de tomates, du vrac avec les anciennes caquettes et les billots de tomates. Les journées l'occupent de 5 h à 21 h. ils classaient le « bateau » le matin et préparaient l'expédition l'après-midi. Il est resté 15 ans occasionnel. Il travaillait donc par ailleurs chez BN, même emploi qu'E2, il a également travaillé chez Béghin Say au papier à faire les rouleaux de papier pour les emballages. Chez Béghin, dans l'usine, il y avait deux secteurs, sucre et papier. Dans le secteur papier, il y avait le broyage des cartons d'emballage et un petit atelier d'emballage du sucre.

Pendant **15 ans**, il est exposé

De **1986 à 2003**, il est docker professionnel au port de Nantes.

En 86, il rentre dans les magasins, il prend les gaz des engins des tractoristes. Ils travaillent dans ces hangars à 8 équipes. Il fait également les billes de bois à la Jokelson. Les engrais à Roche-Maurice (+ les billes de bois) pour la SCAC. Le charbon, les cartons de beurre, la viande congelée aux Salorges, le saisissement et dessaisissement des véhicules au roulier.

L'engrais, c'est sale, ils respirent des cochonneries. Le nettoyage des cargaisons de fonte est terrible.

De **92 à 2003** il fait essentiellement le bois à 60% du temps, pour le reste il manutentionne les engrais et le sucre. Il fait l'amonitrate et le blé à l'exportation souvent de nuit en cas de fortes chaleurs.

*Pendant **17 ans**, il est exposé aux poussières de bois des cargaisons de bois, à la silice des poussières de charbon, à l'amiante des cargaisons de fonte de récupération, aux pesticides des céréales et en été au travail de nuit.*

ESC023 est né le 11 décembre 1945

De 1959 à 1961

Sorti de l'école à 13 ans, il travaille comme boulanger pâtissier en apprentissage, lever à minuit 30, au travail jusqu'à 12h30, 1 heure de déjeuner et 1h à 1h30 de jardinage pour le patron. Puis quartier libre jusqu'à 17h30 heure à laquelle il faut garnir le pétrin, regarnir les couches dans les pannetons. Tout est fait à la main, rien n'est mécanique et c'est chauffé au bois. Il travaille du lundi soir au dimanche 15 heure. Il est déjà resté 72 h sans dormir.

Pendant **2 ans**, en pleine période de croissance, il est exposé au travail de nuit.

De 1962 à 1970 il travaille comme maçon boiseur.

Il travaille dans une entreprise de maçonnerie, puis dans une usine de tuyauteries en ciment préfabriqué. Il fait de la soudure, du ferrailage, des conduits de tout à l'égout pour les eaux pluviales. Il est manoeuvre, fait du ciment, et nettoie les moules à l'huile.

Le soudage est effectué par une machine, dont se dégagent des fumées de soudage par une espèce de presse, c'est 6 mois de travail et c'est à St Porçin.

En 62, il entre dans une autre entreprise de maçonnerie, dans laquelle il fait de la démolition, sans aucune protection. Il fait du ciment à bloc, pour des maisons particulières et des immeubles. Il est boiseur couvreur et fait de la restauration de fermes, fait du coffrage bois et du carrelage. Il travaille dans 4 entreprises de maçonnerie à Moulin, et ce jusqu'en décembre 1970. Il déménage vers Nantes où vit son beau-frère à cette période pour évoluer

ETPO, l'entreprise des travaux publics de l'ouest recrute, notamment en maçonnerie.

Il fait partie des compagnons de Saint Sébastien, fait de la maçonnerie chez Unitra à Malakoff pendant 1 an. Enfin, il entre chez Armor travaux maritime (derrière l'usine Say) pour de la maçonnerie puis devient guide de scaphandrier, ce qui consiste à communiquer avec le plongeur depuis le bateau à l'aide de signaux par traction du câble de communication

Il y a du travail de nuit et le WE.

Pendant ces **8 ans**, il est exposé à la silice et au chrome 6 présents dans le ciment, aux fumées de soudage, aux HPA présents dans les huiles de décoffrage par voie cutanée, au plomb présent dans les peintures et les tuyaux.

Il devient Docker occasionnel en **71**

1972 à 2000

Le 1^{er} Février 72, il passe docker pro. Il connaît des trous en 74 – 75 : lorsqu'il n'a pas de boulot il fait des travaux de maçonnerie.

A partir de 92, il ne fait que des postes de pointeur ou de contremaître

Répartition des marchandises manutentionnées en fonction des commanditaires de la manutention.

Chez SCAC : ammonitrates, billes de bois d'Afrique, fonte de récupération prov de l'est, chargement de farine qui part vers l'Afrique, engrais complet en vrac, charbon, brai de houille anglais, brai russe, tôles et profilés pour les chantiers maritimes, congelé à l'export – viande, cochon en sac nylon, mouton en quartier de 50 kg,

Loire steevydore = SCAC + Deloire + La Nantaise

Sucre en sacs livrés chez Say

Congelé de crevettes, conservés à -25°C, alternance de travail, 1 heure en bas 1 heure en haut

Chez Allaire :

Bois blanc, épicéa (nord), farine de manioc, le crapaud fuyait de partout, tourteaux, pellets de luzerne, Soja, arachide,

A SN, le soja arrivait en graines ou en poudre, on remplissait des sacs de 80 kg sous la trémie, cela faisait de la poussière énorme

Il y avait aussi le CPL (contient beaucoup de colle), du bois blanc et du bois marine (traité pour résister à l'eau)

On a fait aussi des fûts de boyaux, c'est-à-dire des tonneaux, des éléments de charcuterie.

Les fûts étaient déchargés par un système de chaînes tractées par une grue 3T très nerveuse, c'était dangereux, il ne fallait pas laisser ses doigts

Chez Jokelson (MMF aujourd'hui ?)

En 72, les engins étaient terribles, ils étaient chauffés au charbon,

Billes de bois de Malaisie, CPL, chargement de pommes (des milliers de tonnes)

Déchargement de tôles,

Les coils venaient de chez Chailloux (une grosse entreprise) déchargés au quai Wilson,

De la ferraille,

Des engrais à la SOFERTI, SCAC aussi

Des engrais pas beaucoup

Des sulfates et nitrates d'ammonium (laissent un goût terrible)

Importation de produits de base pour fabriquer des produits chimiques

Déchargement divers = des conteneurs de thon en cartons,

Les bananes étaient déchargées à la noria, conditionnées ensuite en régimes puis en cartons, on utilisait une colle spéciale pour encoller les cartons de 10 à 12 kg, (la transat) la noria, c'était un tapis roulant et on mettait 4 cartons par sac à noria

Les primeurs, c'était la transatlantique (en bout de quai à Wilson)

Le vrac c'était cageot par cageot, puis palettisé ensuite

Chargement d'amiante possible

Importation de l'Afrique et du Maghreb

Les cisalles, c'était des ficelles à partir de foin, pour faire des cordages, comme du chanvre. C'était des balles de 80 kg cerclées à la ferraille

Le son était en sacs, tous percés

Caroube

Octel, il y avait des boîtes d'accompagnement avec cette marchandise, contenant masques, bottes, gants et combinaisons, c'était des fûts comme de grosses bouteilles de gaz

C'était au déchargement,

Il y a eu beaucoup de divers, des chargements d'alcool et de spiritueux, des bouteilles conditionnées en cartons à réembarquer (on vide ce qu'il y a au dessus, puis on remet, car ça part au port d'après)

Des véhicules de l'armée, des traverses, de la farine,

« Chez Jokelson et la SCAC, on chargeait des plaquettes de beurre congelées dans des caves réfrigérées, grosse remontée de température au chargement »

*Pendant **28 ans**, il est exposé aux poussières de bois des cargaisons de bois, aux pesticides des cargaisons de céréales, de bois, de primeurs, aux mycotoxines des tourteaux, à la silice des poussières de charbon, à l'amiante des fontes de récupération et des plaques de fibrociment, au formaldéhyde des contreplaqués en paquets.*

ESC024 est né le 25 juillet 1944

De **1964 à 1967**, il travaille chez « Merveilleux » au galvanisage à chaud pendant 8 mois. Il fallait tremper les pièces dans des bains de zinc. L'entreprise se trouvait juste à côté des chantiers Loire Bretagne, Dubigeon. Les pièces étaient des tuyaux ou des batteries ?

Les bains étaient gigantesques, 15 m de long, sur 2 m, il y avait des bains d'acide aussi pour le décapage des pièces. Les pièces à baigner étaient attachées à un chariot guidé par télécommande. Puis on les plongeait dans les bains de Zinc avec des cordes de 12 ou 13 de diamètre. Pour garnir les bains de Zn, on mettait des lingots de Zn qu'on avait mis au four à fondre à 400°C. Il travaillait en 2 x 8 de 5h à 13h ou de 13h à 21h. Il n'y avait aucune protection.

Pendant **3 ans**, il est exposé au travail posté.

Il est docker professionnel de **67 à 2000**.

Les marchandises majoritaires sont :

Sucre en sacs et en vrac (arrêt du sucre en 75), tôles, bois à Cheviré, (billes, paquets cerclés, planches, CPL), phosphate, charbon, ammonitrate.

Bois et tôles à partir de 75, les tôles disparaissent avec les chantiers SNCG (chantiers) Jokelson. Les tôles sont déchargées à Wilson avec la titan puis à Cheviré. J'ai été conducteur des engins élévateurs.

À Cheviré j'étais aux avivés, bois en planches

Bois blanc de Russie, planches en vrac, 8 en cale, 13 ou 14 à terre. Palanquées faites en cale, puis par la suite, elles étaient cerclées. Le bois scié = avivés par palanquées, des planches ou des cales ou encore des paquets, sous toutes les formes, en paquets ou cerclés

J'ai fait la farine de poisson aussi, On a aussi chargé les produits finis du coin, biscuits, conserves, divers. La farine, c'était à Cheviré, en sacs des dons de la France, donc au chargement. Des grosses pièces payées au tonnage ou au volume. On a aussi fait des fûts de boyaux de 40 kg, ça puait. On a fait des bobines de papier aussi, des sardines congelées chargées vers (provenant des ??) les conserveries de Bretagne,

Du soja, du colza, des tourteaux

La bordelaise, on appelait ça Dachau, tellement les conditions de travail étaient dures, c'était des engrais, du phosphate, poussiéreux et puant.

On a aussi fait du clinker, des grosses bobines d'acier et de la ferraille. Par exemple des petits paquets de tôles en fer blanc, ça pesait une tonne. Ça faisait 50, 60 cm et ça servait à produire des boîtes de conserve. On les manutentionnait aux élingues et à la grue.

Du ciment, je n'en ai fait qu'un seul bateau, au quai de la fosse, c'étaient des petits bateaux d'Allaire qui allaient vers l'île d'Yeu, c'était des sacs de 50 kg, chauds.

*Pendant **33 ans**, il est exposé aux poussières de bois des cargaisons de bois et au formaldéhyde du contreplaqué en paquets, à la silice des poussières de charbon en vrac, aux pesticides et mycotoxines des céréales et tourteaux, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cale et à quai.*

ESC025 est né le 14 avril 1957

De **72 à 73**, il va dans le Morbihan à l'école de la marine marchande, une école d'apprentissage. Il y apprend tous les travaux, liés à la marine marchande : travaux de soudure, de mécanique, de l'ajustage, de la forge, tous les métiers.

Pendant 1an, il est exposé aux fumées de soudage.

En 1976, il devient docker occasionnel et fermier (temps de travail docker, 10 à 12 j/mois)

De **78 à 2003**, il devient docker professionnel (oct. 77).

Il a fait des tourteaux d'arachide au déchargement à SN. Dans le bassin de Penhoët, il y avait une barge flottante où « ils » traitaient l'arachide malade, pour « enlever les cancérogènes ». Les graines de soja déchargées vers l'usine Cargill, les ballasts du bateau étaient remplis de graines, on vidait ça à la pelle, c'était un gros effort. On déchargeait le manioc sur les quais où il y a le fruitier. Le soja, c'était toute l'année. Les engrais c'était plutôt mars/avril/mai. L'ammonitrate, c'était en sac à l'exportation, ça arrivait par wagons, l'été, l'hiver, toute l'année

On chargeait de la viande congelée. On les mettait dans un convertisseur, une espèce de benne pouvant contenir 20 quartiers pour le rendement. Plusieurs sont tombés dans ce convertisseur. Les bateaux russes étaient d'anciens bateaux de pêche reconvertis en cargo frigo. Il y avait une énorme différence de température entre les frigos et dehors, très dur à encaisser.

Il a fait les conteneurs à Montoir à partir des années 90. Le Fort Royal est un bateau porte conteneurs.

Il était chauffeur de bull, tous les engins, au soja, on rassemble le vrac, finition de cale

Soja, ciment, citrus, gluten, benzène, lin.

Dans les ferries il y avait aussi du déchargement de bois d'Afrique avec élévateurs

Fer blanc, grande plaque d'1 t avec 2 ou 3 élingues.

Charbon, coke de pétrole (gros blocs)

Finition de charbonniers à la pelle

Farine, blé, quelques billes de bois

Du contreplaqué CPL

Des tôles pour les chantiers de l'Atlantique, très poussiéreux

De la Fonte, des lingots, poussiéreux

Au terminal roulier, accorage conteneurs

*Pendant **25 ans**, il est exposé aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaires, aux HPA du coke de pétrole, à la silice de poussières de charbon, à l'amiante des fontes de récupération et aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cales.*

ESC026 est né le 21 janvier 1952

De **66 à 68** il étudie au collège technique la serrurerie, le soudage, la forge. Atelier 50% du temps.

Pendant **3 ans**, il est exposé aux fumées de soudage et à l'amiante (plus faiblement).

Du **01/04/71** à fin **03/72**, il effectue son service national dans la marine nationale, marin à Hourtin, intervention incendie à Brest, atterrit finalement à l'imprimerie logistique marine à Houilles.

Pendant **1 an** il est exposé aux solvants chlorés et aux HPA des huiles grasses utilisées à cette époque dans l'imprimerie.

De 68 à 73, il cumule **3 ans et demi** de travail dans la marine marchande au total (2 ans avant le service national, 1 an et demi après), pendant lesquels il assure la surveillance l'entretien, la réparation des machines et moteurs à bord, notamment les systèmes d'embrayage, la mécanique maritime.

Pendant cette période **3 ans et demi**, il est exposé en tant que mécanicien à l'amiante et aux HPA des huiles usagées.

En 73 il est docker occasionnel pendant 1 an à 10 j / mois de travail, tous types de marchandises, tous sites : Charbon, soja, billes de bois, bois en paquets, CPL, ferries

Pendant **1 an**, il est exposé à la silice des poussières de charbon, aux pesticides et mycotoxines des céréales, aux poussières de bois des cargaisons de bois, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention et des véhicules manutentionnés, ainsi qu'au formaldéhyde des contreplaqués (plus faible intensité).

De **74 à 2003**, il travaille comme docker professionnel au port de Saint-Nazaire.

Déchargement de sacs d'ammonitrate à Montoir pendant les années 80 (dès 76, se souvient de la canicule... le temps de chargement d'1 bateau variait entre 1 semaine, 15j et un mois)

Farine de viande et de poisson, desséchée, l'interdiction de manutentionner ces marchandises est intervenue avant 90 : en cale, on n'y voyait pas à plus de 1 m.

Charbon, engrais, ciment, coke de pétrole, conteneurs, ferraille en vrac, fonte (à une époque), soja, arachide, tourteaux d'arachide, tourteaux de lin, manioc, viande congelée, ferry – roulier, blé, citrus, gluten, fer blanc, tôles et profilés, colis lourds, fruits (arrêt aux environs de 2000)

Il a conduit les engins, aux conteneurs, aux remorques dans les ferries, les fenwicks sur les quais pour convoier caisses et colis lourds,

Le ciment est un mauvais souvenir, les meilleurs souvenirs, ce qui payait bien : le bois, les conteneurs, la viande congelée.

Le soja et le charbon, c'était constant. Le ferry, les conteneurs les engrais et le ciment, les colis lourds, c'était par période, pas d'équipes fixes.

*Pendant **29 ans**, il est exposé à la silice des poussières de charbon et de ciment, aux pesticides et aux mycotoxines des cargaisons agroalimentaire (graines et tourteaux), aux poussières de bois des cargaisons de bois, au formaldéhyde des contreplaqués, au chrome 6 des poussières de ciment, au HPA du coke de pétrole, à l'amiante des cargaisons de fonte de récupération, et au travail posté (depuis 1988) aux conteneurs.*

ESC028 est né en 1946

Entre **71 et 74**,

ESC028 est en apprentissage de la chaudronnerie, au CET Aristide Briant à Saint-Nazaire.

50% de théorie, 50% de pratique : soudage à l'arc (argon), soudage au chalumeau et à la baguette (deux bouteilles), utilisation de plaques d'amiante. Formage de métal au marteau, découpage de tôles avec des presses, au lapidaire. Les ateliers ne sont pas ventilés (bâtiment des années 50). Il emploie des tours à percer, et des huiles de coupe. Dans l'atelier il y a des fours et de la trempe.

Pendant **3 ans**, il est exposé aux fumées de soudage, à l'amiante et aux huiles de coupes.

En **1974** à 16 ans, il devient docker occasionnel

Au début il travaille au pointage du soja, du lin et du manioc pour Allaire, ainsi que les tourteaux d'arachide et l'arachide. Tant qu'il n'a pas 18 ans, il lui est interdit de monter à bord des bateaux. C'est surtout des marchandises agroalimentaires, ça se passe sur l'actuel quai du terminal fruitier, ce sont surtout les grains. Montoir c'est à partir de 80

A partir de **76**, il peut monter à bord (calier), toujours docker occasionnel, c'est un bateau de soja par mois pour soja France, il n'y a pas beaucoup de boulot à Saint Nazaire, moins de 10 j / mois.

Pendant **4 ans**, il est exposé aux pesticides et mycotoxines des cargaisons agroalimentaires ainsi qu'aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cale et à quai.

En **79**, il est de retour sur les quais, après un an de service national, sur le premier quai du terminal de Montoir au début de son développement, il a déchargé du super phosphate, il n'y avait qu'une grue. Aujourd'hui on y manutentionne le soja.

Il a manutentionné toutes les marchandises, Le charbon, les car-ferries, il a le permis super lourds, donc il peut conduire les remorques avec les gros tracteurs. Soja, Blé, Gluten, Lin, Citrus, phosphate, potasse (un vrac terrible), fruits, coke de pétrole,

A Saint-Nazaire, livraisons de tôles pour les chantiers, colis lourds déchargés à la bigue (grue de capacité de 400 t).

Il a manutentionné soja, lin, tourteaux, manioc, pas mal de caisses et de colis lourds. Des tôles d'acier et des profilés. Des lingots de plomb pour Kuhlmann (fonderie de Paimboeuf)

Des lingots de fonte.

Il y avait une barge dans le bassin de Penhoët pour retirer les cancérogènes : l'arachide malade était retraité dans cette barge entre 80 et 90. Dans le cas de la barge dans le bassin de Penhoët, il n'y avait aucune protection non plus.

A partir des années 80, des silos sont mis en place à Saint-Nazaire, il fallait environ une semaine de travail par bateau.

Sur les quais de SN, il y a eu aussi des bateaux de bois (Pinault), du bois scié en paquets par palanquées. Les billes de bois on en a fait un peu à montoir entre 80 et 90, quand il y avait trop de boulot à Nantes au bois.

La viande, le beurre, congelés, ça a bien duré 10 ans entre 80 et 90, sur des vieux cargos de guerre. Les congelés, c'était à la glacière, au petit Maroc, c'était des chargements sur des bateaux russes qui partaient vers la Russie en échange de pétrole. Dedans c'était des vieux frigos tout amiantés, y compris les tuyaux. On a chargé des caisses de 25 poulets « Doux »

envoyés vers les pays arabes, on a aussi chargé des cochons, vers quelle destination ?

La semaine on faisait viande et beurre congelé, et le WE on faisait conteneurs, jusqu'en 90 – 92

On a fait le déchargement des phosphates à la grue de la base sous-marine, années 80.

Chargement d'ammonitrate en provenance de l'usine d'à côté du port : IARA

Le blé, c'est vraiment pourri, ils mettent du produit dessus (contre les charançons)

Tout Montoir est pourri, conteneurs, divers colis lourds, chargement de modules pour des usines à Gaz à destination de Moscou, des tôles métalliques, des sacs de farine

Aux quais des conteneurs, ça sent le gaz du méthanier,

Au TAA, Soja France Cargill, ça pue (tournesol)

Au roulier, mobile-home sur roues, beaucoup de car ferries voitures + remorques : les gaz d'échappement dans les cales, c'est terrible !!

2003 à 2013, employé par MGA aux conteneurs essentiellement, parfois prêté au Soja et au charbon

Conteneurs, + ferraille, tôles + profilés, divers caisses, colis lourds

Les conteneurs en provenance d'Afrique, chaque bateau de cette provenance arrive avec des boîtes contenant de l'uranate, ils repartent sur des wagons. Sur tous ces bateaux en provenance d'Afrique, il y en a entre 20 et 50 (sur les 3000 du porte conteneurs). A leur arrivée, des intervenants radioprotection chiffonnent les conteneurs (pas pour le nettoyer, mais pour prélever) puis ils font une mesure Geiger. Ce trafic aurait cessé à partir de 2010...

On voit des conteneurs avec tout, du soja, du sang qui dégouline (conteneur rempli de peaux de moutons), c'est une infection, ça pue. On a déjà vu dans des conteneurs des voitures compressées qui viennent de la casse. Des fois on voit arriver des conteneurs sous haute surveillance, ils sont chargés sur l'avant du navire à cause des risques d'explosion, l'affiche « explosif » figure bien sur le conteneur. On a vu des conteneurs de fric également, on les met en fond de cale, ils sont surveillés par des agents armés de fusils à pompe et tant qu'ils ne sont pas recouverts, ils veillent. Pendant la guerre des malouine, on a aussi envoyé des chars, des avions, des missiles.

Au TAA, côté méthanier, on fait le ciment en vrac, là, c'est combinaison, masque, lunettes, mais en pratique, on ne peut garder ni le museau (colmatage rapide), ni les lunettes (on n'y voit plus rien). Finalement, pas de protection.

*Pendant **34 ans**, il est exposé aux pesticides et mycotoxines des cargaisons agroalimentaires et tourteaux, à l'amiante des cargos russes frigos délabrés, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention et des véhicules du roulier, aux poussières de bois (cargaison épisodique par rapport à Nantes), aux HPA du coke de pétrole, au travail posté (déchargement de nuit pendant 10 ans), aux rayonnements ionisants (doute sur l'intensité).*

ESC029 est né le 8 juillet 1952

De **73 à 2013**, il travaille comme docker sur le port de Saint Nazaire.

En oct. 73 il entre d'abord comme docker occasionnel (son père était pro). Il passe professionnel en mars 74.

A saint Nazaire, sur le bassin, il manutentionnait des engrais en sacs, des cargaisons de fruits dans les années 90 (début, fin ?) et des sacs de 100kg de farine.

Au silo, on remplissait les cales aux $\frac{3}{4}$ de maïs, à partir de cette hauteur, on fabriquait un plancher avec des sacs remplis de maïs que l'on dispose en forme de plancher sur le maïs en vrac.

Il a déchargé des lingots de fonte de 20 à 25 kg. On remplissait de grandes casseroles disposées aux 4 coins de la cale du bateau à remplir jusqu'à atteindre une charge de 800 kg. C'était un travail très poussiéreux, les vieux faisaient ça avec des fourches.

Il a aussi manutentionné des tôles et profilés, pour la construction navale, très poussiéreux. L'entrée des cales étant plus petite que les tôles, il fallait les pencher pour les sortir, ce qui donnait lieu à beaucoup de poussière.

Du bois en paquets, du bois scié avec la Jokelson (c'est parti à la Rochelle)

Du soja, de l'arachide, qui arrivait d'Afrique, on a trouvé des cadavres dans ce type de cargaison (des clandestins, qui ont péri asphyxiés ou empoisonnés par cette cargaison)

Du colza, de la farine de poisson (en **75**).

Sur la procédure d'ouverture des cales avant déchargement : si la mer est grosse, ou s'il pleut, on n'ouvre pas les cales. Autre remarque liée à la sécurité, les tas de charbon doivent être remués en permanence, ou régulièrement, pour éviter que des poches de gaz ne se forment, et donnent lieu à des coups de grisou...

Débuts des chantiers à Montoir en **77** avec le phosphate et super phosphate, en vrac, en sacs de 50 kg en provenance de grande paroisse (aujourd'hui AZF des usines de Rouen et Toulouse, au déchargement). La manutention du ciment, c'est abominable, on n'y voit rien, hyper dangereux, aujourd'hui on travaille avec combinaison et masque. Le charbon, ça allait, on était à disposition, mais on n'intervenait qu'en finition, un bateau se décharge en 8 j, il y avait 5 j à regarder, mais il faut suivre car il y a du nettoyage à effectuer chaque jour même type de marchandise. Valable pour les engrais, l'arachide, le soja, les vraquiers.

92 : création d'Atlantique Services Maritimes, société pour laquelle des dockers nazairiens sont entrés au capital et départs anticipés.

Beaucoup de viande ou de soja, il travaille le WE. Pour monter ASM, les dockers actionnaires devaient être libres tout le temps. Pour la viande c'était 8 h / j (voire 12 et 16 h pour certains) et le WE aux conteneurs. Il y avait un boulot qui payait bien, c'était de vider les ballasts remplis de soja, ça durait 3 h et c'était payé 8, on utilisait les tuyaux de remplissage des ballasts. L'embauche à l'époque se faisait au BCMO à 8 h et à 14 h.

La période de la viande s'étend de 80 à 2000 : on a fait tous les bateaux de viande, du chargement dans des bateaux russes. On chargeait aussi du beurre en cartons de 25 kg (portés par 2). On a aussi chargé des poulets congelés pour les pays arabes.

De **92 à 2003** aux conteneurs, c'était 25 % de travail de nuit. Sur des bateaux à 800 conteneurs qui arrivent à 22.00, il y a d'abord une équipe de saisissage, puis à l'embauche ils échangent avec les caliers. Il n'y avait pas beaucoup de voitures à l'époque, il y avait un

ferry de voitures tous les 8 – 10 j.

2003 – 2013, on rejoint les boîtes.

*Pendant **39 ans**, il est exposé à la silice et au chrome 6 présents dans les poussières de ciment, aux pesticides et mycotoxines présents dans les cargaisons agroalimentaires, à l'amiante présente dans les cargos frigos délabrés, au travail posté de nuit au TMDC, aux gaz d'échappement diesel des engins de manutention en cale et à quai, aux poussières de bois lors de la manutention des remorques transportant du bois au roulier.*

TABLE DES MATIÈRES

- Une alerte lancée par une association de dockers et travailleurs portuaires du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire	page 6
11- Qualifier l'alerte	page 6
111 - Méthodologie de l'enquête menée par l'APPSTMP44	
112 - Résultats de l'enquête APPSTMP44 menée sur la population dockers	
113 - Forces et limites de l'alerte lancée par l'APPSTMP44	
12 – Les limites de la connaissance institutionnelle sur les cancers d'origine professionnelle	page 12
121- Un besoin de connaissance sur les cancers d'origine professionnelle	
122 - Des expositions professionnelles connues	
123 - Manque de traçabilité sur les expositions professionnelles au cours du parcours	
13- De l'alerte de l'APPSTMP44 au programme ESCALES	page 14
131 – Genèse	
132 - Le programme ESCALES : connaître, reconnaître et prévenir les expositions professionnelles aux cancérogènes dans les métiers portuaires	
2- Contexte - L'activité portuaire du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire et son évolution	page 18
21- Contexte juridique	page 18
211 - De la reconstitution des expositions professionnelles à la construction de la prévention.	
212 – Le droit social français des dockers emporté par le droit commun du travail ?	
2121 - La dynamique de transformation du métier de docker	
21211 - L'affirmation d'un statut « corporatiste » des dockers	
21212 - La remise en cause du compromis de 1947	
2122 - Droit du travail et régime social de la manutention portuaire	
21221 - Le régime social renouvelé (1992/2008)	
213 - De la pénibilité au travail.	
214 – La recherche de l'employeur.	
22- Contexte socio-économique	page 40
221 - Evolution de l'infrastructure portuaire et du trafic.	
222- Evolution de l'effectif des dockers du Port de Nantes - Saint-Nazaire, essai de cadrage national et autres ports.	

3- L'enquête ESCALES	page 59
31- Deux dispositifs locaux en appui méthodologique de l'enquête	page 59
32- Méthodologie de l'enquête	page 61
33 - Résultats de l'enquête	page 64
331 – Eléments de connaissances scientifiques sur le cancer	
332 - Démarche d'enquête	
3321 - Constitution de la population à enquêter : critères d'inclusion	
3322 – Recueil des informations en entretien et reconstitution des parcours professionnels : méthode et résultats	
3323 - Bilan de la population enquêtée au cours du projet	
3324 - L'identification et la qualification des expositions aux cancérogènes	
3325 - <i>Démarche adoptée pour l'identification et la qualification des expositions</i>	
333 - Résultats de l'enquête, forme et analyse	page 83
3331 - <i>Remarques préliminaires sur la qualification des expositions</i>	
3332 - <i>Les expositions identifiées dans les parcours professionnels centrés sur les terminaux nantais</i>	
 Conclusion	 page 113
 Annexes	 page 114

PROGRAMME ESCALES

A l'initiative de l'Association pour la protection de la santé au travail des métiers portuaires (APPSTMP44), avec la collaboration :

De la Fédération universitaire – Institut mer et littoral de l'université de Nantes avec les laboratoires, Centre de droit maritime et océanique (CDMO) et, Droit et changement social (DCS), du Cabinet d'études et enquêtes sociales Daubas-Letourneux, de la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin (MSH), de l'Observatoire des droits des marins (ODM), du Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine-Saint-Denis (GIS COP 93), du Centre d'histoire du travail (CHT), de l'Association pour la prise en charge des maladies éliminables de Port-de-Bouc (APCME) et, d'un groupe d'experts en santé au travail (composé de deux médecins traitants, d'un ancien ingénieur de la CARSAT, d'un médecin inspecteur régional du travail de la Direccte Pays de la Loire, d'un ancien médecin inspecteur régional du travail, en retraite, d'une sociologue spécialiste des expositions professionnelles).



Avec le soutien de la Région des Pays de la Loire, de la DIRECCTE des Pays de la Loire, de la mutuelle AG2R La Mondiale, de la Mutualité Française des Pays de la Loire, et d'Harmonie Mutuelle.

