

Les dockers de Nantes/Saint-Nazaire en lutte pour leur santé

Ils sont un peu moins de 200 à décharger chaque jour les milliers de tonnes de marchandises qui arrivent par bateau sur le port français de Nantes/Saint-Nazaire. Leur travail, rude, comprend aujourd'hui moins de risques physiques. Mais les dockers sont désormais exposés aux très nombreuses molécules chimiques que charrient les marchandises. Las de voir leurs amis fauchés par des cancers, ils ont impulsé un programme de recherche qui retrace leurs parcours toxiques.

Nolwenn Weiler

Journaliste

Un docker sur le pont d'un transporteur de charbon.

Images : © Laurent Guizard (p. 44, 46, 47)



Installé le long de l'estuaire de la Loire, le port de Nantes/Saint-Nazaire s'étire sur plus de 60 kilomètres, face à l'Atlantique. À Montoir-de-Bretagne, l'un des sites qui façonnent le port, d'énormes grues trônent le long des quais. Et plusieurs kilomètres de bandes transporteuses, sorte de tapis roulant suspendu, strient le paysage. "Elles servent à transporter la marchandise qui arrive en vrac (à même les cales des navires, ndlr) vers les entrepôts situés à l'arrière", explique Karl Montagne, docker depuis 30 ans.

Il hèle un de ses collègues, qui supervise la fin du déchargement depuis le pont d'un cimentier. Dans le fond des cales d'une dizaine de mètres de haut, des dockers poussent le ciment au bulldozer. Équipés de combinaisons blanches, ils s'activent dans des nuages de poussière et de gaz d'échappement, munis de simples museaux en guise de protection respiratoire. Fragile rempart contre la silice, contenue dans le ciment, qui peut provoquer silicose, bronchite chronique et cancer. "Ces machins-là ne servent pas à grand-chose non plus contre les gaz d'échappement des moteurs, lance Karl Montagne. Sachant que tous les engins qu'on descend dans les cales pour faciliter la manutention roulent au diesel!" Depuis juin 2012, les gaz d'échappement de ce carburant sont classés cancérigènes certains par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Sur les docks, les risques ont toujours existé. Mais les expositions régulières à des produits chimiques cancérigènes représentent un danger bien particulier. La chimie, "c'est un ennemi invisible, qui est partout et que l'on ne voit pas". "Avant, pour décharger les troncs d'arbres, il fallait les escalader. On risquait à chaque fois ou presque d'en voir un nous rouler dessus, témoigne Christian Zimmer, petit-fils de docker. Maintenant, c'est mécanisé. Le nombre d'accidents physiques a beaucoup diminué. Mais les bois sont bourrés de produits! Comme tout le reste."

Le soja débarqué à Montoir-de-Bretagne est ainsi arrosé de pesticides avant de prendre la mer, afin de décourager champignons, rongeurs et insectes. Et quand le navire accoste de ce côté-ci de l'Atlantique, l'atmosphère est parfois tellement irrespirable que les dockers doivent attendre plusieurs heures après l'ouverture des cales pour intervenir. "La cale ouverte, ces miasmes vous sautent à la figure et font tourner les têtes. En fond de cale, ils vous donnent la nausée (...). Il est dit qu'aucun rat, qu'aucun insecte ne pourra résister à un

tel épandage!" témoignent des travailleurs². "Le pire, reprend Karl Montagne, c'est le coke de pétrole. Ça, c'est vraiment dégueulasse. À tel point qu'on ne peut pas faire plus d'une finition de cale (opération de vidage des cales et nettoyage complet, ndlr) de coke par jour." Sous-produit du raffinage du pétrole, le coke se présente sous forme solide et noire. Composé en grande partie de carbone, il contient d'importantes quantités de polluants tels que le soufre, ou encore les métaux lourds³.

Parcours toxiques

Longtemps insouciant face à ces périlleux composés, les dockers de Nantes/Saint-Nazaire ont réalisé il y a quelques années qu'ils pouvaient les rendre malades, voire les tuer. "C'est grâce à Jean-Luc Chagnolleau", raconte Serge Doussin, métallo et ancien responsable syndical à la CGT. "Docker pendant 30 ans, il présentait un lien entre son cancer du rein et son travail, notamment parce qu'il avait toujours eu une vie très saine. Peu après la découverte de sa maladie, fin 2007, il décide donc d'interroger ses collègues sur leur état de santé. Il découvre que son cas est loin d'être isolé. Parmi les 243 dockers contactés, 85 signalent être atteints d'une maladie grave, avec une forte dominance de cancers, et 43 sont décédés, dont la majorité des suites d'un cancer. Poumon, prostate, rein, colon, gorge, larynx, vessie, œsophage, pancréas, foie, rectum, estomac, etc."

Les cancers semblent s'acharner sur les dockers. Leur espérance de vie s'avère inférieure de 10 ans à celle de leurs aînés. "Jean-Luc était vraiment sonné, se souvient Serge Doussin. Et nous aussi d'ailleurs." Encouragés par des médecins oncologues, Jean-Luc Chagnolleau et ses amis syndiqués décident

de créer l'association pour la protection de la santé au travail dans les métiers portuaires de Loire-Atlantique (APPSTMP44). "L'objectif, c'était d'encadrer des recherches plus approfondies et de rendre public le drame des maladies professionnelles", lâche Serge Doussin. Rompus aux luttes sociales, et très soudés, les dockers de Nantes/Saint-Nazaire prennent tous, ou presque, leur carte à l'association. "Il y a chez eux une vraie unité, et une solidarité très vivante", juge Serge Doussin, président de l'association depuis le décès de Jean-Luc.

Leur mobilisation, soutenue par divers médecins et acteurs de la prévention, débouche sur la mise en place d'une recherche-action, baptisée Escales, qui démarre en octobre 2012. Financé par le Conseil régional de Loire-Atlantique et soutenu par la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte), Escales doit retracer les parcours toxiques des dockers souffrant de pathologies graves.

"En 18 mois, nous avons réalisé une trentaine d'entretiens d'environ trois heures, explique Christophe Coutanceau, chargé de l'étude. Des dockers atteints de cancers ont décrit très précisément leurs conditions de travail: quels types d'outils étaient utilisés? L'atmosphère était-elle poussiéreuse? Comment étaient-ils équipés? etc. On déduisait ensuite au cours de réunions d'expertise mensuelles les types de cancérigènes auxquels ils avaient pu être exposés." Parmi ce comité d'expertise: des médecins du travail, des médecins généralistes, des sociologues, des historiens, des dockers, etc. Le comité avait par ailleurs accès aux archives du port, que la direction avait accepté de partager. Elles leur ont permis de recenser les flux de marchandises qui ont transité sur les quais de Nantes et Saint-Nazaire ces quarante dernières années. "La

Pour le moment, en France, la polyexposition n'entre pas dans les critères de reconnaissance des maladies professionnelles.

1. Extrait de l'exposition "Dockers, corps à l'épreuve", produite dans le cadre de l'étude Escales.

2. *Idem*

3. Le coke de pétrole sert de combustible à l'industrie du ciment et de la chaux, et est utilisé comme source de carbone dans la fabrication de l'aluminium et de l'acier.

conclusion principale, c'est que les dockers qui exercent pendant plusieurs dizaines d'années sont exposés à de six à dix cancérrogènes chacun", estime Serge Doussin.

Méconnue polyexposition

"On retrouve dans l'étude les principaux cancérrogènes qui sévissent dans le milieu professionnel, relève Véronique Daubas-Letourneux, sociologue et directrice scientifique d'Escales : amiante, gaz d'échappement diésel ou HAP⁴. On retrouve aussi des polluants liés aux spécificités du travail portuaire : poussières de bois, chargées ou non en arsenic, pesticides, chrome 6." L'exposition quotidienne à ce cocktail détonnant est-elle la cause du nombre élevé de cancers constatés dès 2008 par Jean-Luc Chagnolleau ? Retracer les expositions multiples d'un individu à des cancérrogènes ne permet pas d'identifier LA cause de ce cancer.

"Le plus probable, c'est que chacun des différents cancérrogènes auxquels l'individu a été exposé a pu jouer un rôle dans le processus global ayant engendré le cancer", avance l'étude Escales. On manque de données sur les effets sanitaires de la synergie entre molécules. Mais celles dont on dispose montrent que, au mieux, les risques sont additifs : si on est exposé à deux produits, on cumule les effets de l'un et les effets de l'autre. Et bien souvent, notamment pour les molécules cancérrogènes, les effets sont multiplicatifs. C'est-à-dire que le risque n'est pas multiplié par deux mais par 50 !

Pour le moment, en France, la polyexposition n'entre pas dans les critères de reconnaissance des maladies professionnelles, à une exception près : celle d'un ancien salarié de la verrerie de Givors. Décédé en 2012, il vient d'être reconnu atteint de cancers professionnels au titre d'une polyexposition à divers cancérrogènes⁵. "Ce qui fonctionne en général, c'est le tableau amiante", rapporte Véronique Daubas-Letourneux.

Mais c'est l'arbre qui cache la forêt. En ayant été l'objet de dispositifs spécifiques, l'amiante (qui reste un danger bien réel) a de fait éclipsé les autres toxiques professionnels. "Les tableaux de la sécurité sociale, qui guident l'identification des cancers professionnels doivent évoluer, insiste Gilles Rialland, travailleur portuaire et secrétaire de l'APPSTMP44. Nous souhaitons qu'ils intègrent la polyexposition comme cause des maladies dont souffrent les travailleurs." Pour faire exister cette polyexposition dans le champ de la sécurité sociale, les membres de l'association prévoient de multiplier les demandes de reconnaissance en maladies professionnelles. Espérant que des victoires fassent jurisprudence. "La prochaine étape, c'est le dossier



Karl Montagne et les dockers de St Nazaire se sont mobilisés afin de réduire leur exposition aux cancérrogènes. Beaucoup de leurs camarades sont déjà partis.

de Jean-Luc, dit Gilles Rialland. Nous avons réussi à repousser le jugement, pour que l'avocat puisse intégrer l'inventaire des toxiques réalisés par Escales dans sa plaidoirie."

Une prévention trop timide

Normalement, c'est aux employeurs de retracer les parcours toxiques des salariés⁶. Mais ils ne le font jamais. "L'attestation répertoriant les expositions aux produits cancérrogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction dont est censé disposer chaque salarié, c'est un mythe !", dit Christophe Coutanceau. Elle n'existe quasiment nulle part. Les médecins du travail, qui sont censés les établir, ne sont pas forcément au courant. Et ceux qui tentent d'avoir des informations sur les molécules utilisées font parfois face à la réticence de leurs employeurs.

"Nous sommes aussi confrontés à la problématique de la circulation mondiale des marchandises, renchérit Véronique

4. Les Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont générés par la combustion de matières fossiles (notamment par les moteurs diésel) sous forme gazeuse ou particulaire. Le plus étudié est le benzo(a)pyrène. Le passage des hydrocarbures dans l'organisme humain s'effectue par inhalation, par ingestion, mais également par transfert au travers de la peau.

5. Prononcé en avril 2014, ce jugement est exceptionnel car les juges ont motivé leur décision en se référant aux arguments développés par les chercheurs et avocats qui ont instruit le dossier. Pour en savoir plus : <http://www.verriers-givors.com>.

6. Le droit du travail français oblige les employeurs à déclarer les produits et procédés conduisant à une maladie professionnelle, et le médecin du travail à établir une attestation d'exposition dans tous les cas où un salarié a été exposé à des produits cancérrogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction.

Daubas-Letourneux. Les manutentionnaires, qui embauchent les dockers, ne savent pas forcément au moment du chargement quels produits ont été employés de l'autre côté de l'océan." "Nous sommes dans le domaine du commerce international", confirme Philippe Breuille, médecin du travail pour le grand port maritime, et partie prenante de l'étude Escales. "Nous n'avons pas de prise sur les process industriels et de sécurité des autres pays."

Il revient par ailleurs aux employeurs de fournir à leurs salariés des équipements de protection individuels et collectifs. À Nantes et Saint-Nazaire, "certaines choses sont mises en place, comme la ventilation des cales ou l'arrosage des pondéreux (matières premières comme le charbon, ndlr) qui permet de rabattre les poussières, reconnaît Christophe Coutanceau. Mais ce n'est pas systématique, tant s'en faut !", regrette le chercheur qui estime que "le secteur portuaire est globalement très en retard sur les mécanismes de protection". Il y a aussi cette possibilité d'avoir des cabines pressurisées sur les

La production collective de connaissances officiellement reconnue

Le croisement entre le savoir des travailleurs et les connaissances des experts a été considéré comme une méthodologie recevable de mise en valeur de la polyexposition par les acteurs de la prévention et les représentants du ministère du Travail. "Cette reconnaissance est un résultat en soi", estime Véronique Daubas-Letourneux, directrice scientifique de l'enquête Escales. "Il faut dire que nous bénéficions d'une importante dynamique régionale de soutien à la recherche ayant trait aux maladies professionnelles." Autre spécificité locale: la force du collectif de travailleurs qui a enclenché le projet. "Cela a permis d'avoir la confiance spontanée des travailleurs, qu'un chercheur aurait pu mettre des mois à conquérir", estime Véronique Daubas-Letourneux. Cela facilitera aussi le travail en aval, avec une information de proximité des travailleurs portuaires, qu'ils soient dockers ou non, et l'aide apportée aux personnes malades souhaitant obtenir la reconnaissance professionnelle de leur maladie.

En France, deux autres pôles travaillent selon des méthodologies semblables: l'association pour la prise en charge des maladies éliminables (APCME) à proximité du port de Fos-sur-Mer (région de Marseille) et le Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle (Giscop) en Seine-Saint-Denis (banlieue nord de Paris).

Pour en savoir plus sur ces projets:
<http://www.etui.org/fr/Themes/Sante-et-securite/Cancers-professionnels/Mobilisation-syndicale>

"On se doute bien que si on est trop exigeants, on risque de perdre notre travail."

chouleurs⁷ utilisés en fond de cales, qui mettraient les chauffeurs à l'abri des poussières et gaz d'échappement. Mais l'achat de tels engins ne semble pas au programme.

Quant aux appareils de protection respiratoire parfois utilisés, ils apportent rarement satisfaction. "C'est impossible de respirer avec ces machins quand on fait un effort, témoigne un docker. Il faudrait investir dans des équipements plus perfectionnés." "On ne nous écoute pas, proteste un autre. Si je veux un masque ventilé, on me dit que c'est trop cher!"⁸ Quoi qu'il en soit, protéger les travailleurs contre les molécules chimiques qui transitent sur les navires de marchandises est un vrai casse-tête. Les douaniers du Havre, qui se sont élevés dès 2010 contre les taux élevés de pesticides dans les conteneurs qu'ils inspectent, ont étudié le problème de près et conclu que "les seuls équipements garantis sont ceux que revêtent les pompiers en cas d'intervention d'urgence. Mais ce n'est pas utilisable au quotidien, c'est beaucoup trop encombrant".

Transformer le travail

Pour protéger efficacement les salariés, il faudrait, en plus du matériel, revoir l'organisation du travail. "Si les gars ont des appareils respiratoires individuels, ils ne peuvent pas travailler huit heures de suite, rapporte Christophe Coutanceau. Il faut qu'ils fassent une pause toutes les deux heures." "S'il y a trop de contraintes, le trafic risque d'être dévié vers d'autres ports", juge le Dr Philippe Breuille. "D'autant que divers textes européens

et internationaux évoquent le fait qu'il ne faut pas qu'il y ait d'entraves au libre-échange." L'accord de partenariat transatlantique négocié depuis juillet 2013 par les États-Unis et l'Union européenne envisage même que des tribunaux spéciaux puissent condamner des États à de colossales amendes, si une législation (protégeant par exemple la santé des salariés) venait à amputer les "futurs profits espérés" d'une société!

Côté dockers, les avis sont partagés. Certains insistent sur l'importance de la prévention, et ne veulent rien lâcher. D'autres craignent de voir le boulot partir ailleurs. "On se doute bien que si on est trop exigeants, on risque de perdre notre travail", soupire l'un d'eux. "Mais pour nous, il n'y a pas d'opposition entre la santé au travail et la pérennité de l'activité portuaire, martèle Serge Doussin. Au contraire! Pour que le métier continue d'exister, il faut conserver les compétences et pouvoir assurer leur transmission." Passionnés par leur travail, et fiers de leur savoir-faire, les dockers aimeraient transmettre leurs connaissances aux plus jeunes. "Mais on voudrait le faire sans risquer notre peau. On est fatigués de voir les copains partir si jeunes. C'est trop dur." ●

7. Bulldozer équipé d'une benne, utilisé en fond de cale ou sur les quais.

8. Extrait de l'exposition "Dockers, corps à l'épreuve", produite dans le cadre de l'étude Escales.

Dockers du port de St Nazaire occupés à nettoyer la cale d'un cimentier.

