

LE MÉTIER DE DOCKER est varié. Celui-ci peut en effet conduire à piloter des cavaliers-gerbeurs, des portiques, à déplacer des véhicules légers, des bobines, à nettoyer des cales, etc. Julien Bouget est docker à Fos-sur-Mer. Nous l'avons suivi en formation à la conduite du plus grand portique du monde, puis en situation réelle, où tout doit être parfaitement maîtrisé.

Un docker, au milieu des géants de métal

5h45 Julien Bouget arrive sur le terminal de Fos-sur-Mer. Il a modifié sa journée pour nous montrer plusieurs facettes de son métier de docker. Il commence par une formation à l'Institut de formation des métiers de la manutention portuaire (IFMMP), sur un des deux nouveaux simulateurs de conduite livrés en fin d'année dernière. Il s'installe dans une cabine bardée d'écrans, reproduisant le terminal de Fos à 220°. Très réaliste. « Nous avons travaillé un an et demi avec la société qui a conçu

Les deux simulateurs de conduite de portique et de cavalier acquis récemment par l'IFMMP permettent aux dockers de suivre une formation rigoureuse conforme aux exigences de la réforme portuaire de 2012.

tallé dans le fauteuil du simulateur, il doit regarder en bas, à travers une vitre, ainsi que tout autour de lui. Il réussit à déplacer la boîte rouge. « Maintenant, tu montes cette nacelle. » À bord se trouvent deux dockers. Il faut limiter les dépôts, la faire remonter sans à-coups... « Nous passons une cinquantaine d'heures sur ce simulateur, poursuit Julien. C'est très sécurisant de savoir que l'on peut tout tester avant d'être en situation réelle. Tout est paramétrable : la pluie, le vent, le bateau, les déplacements, les boîtes... Je sais que je peux faire des erreurs qui seront sans conséquences. Et nous n'empiétons pas sur les temps de déchargement. »



© Fabrice Dumas pour FINES

ces simulateurs pour arriver à ce résultat », explique Bruno Sollier, président de l'IFMMP. Julien Bouget se définit avant tout comme docker polyvalent. Depuis la réforme portuaire de 2012, les dockers ont le droit de conduire des portiques, après une formation rigoureuse. « Il faut être volontaire, passer des tests psychotechniques et d'autres pour le travail en hauteur, résume-t-il. Puis des cours en salle et sur simulateur. Je dois aussi suivre 25 ours de formation sur site, en binôme. » La séance commence, Julien est équipé comme sur le terrain : chaussures de sécurité, chasuble, casque. « Tu contrôles les balants, puis tu avances. Tu prends la première boîte, la rouge, lui indique Thierry Pinet, formateur à l'IFMMP. Tu vas doucement. » Julien s'exécute. Ins-

8h Julien se rend sur le terminal, avec son tuteur, Ange Casandri, docker et formateur. Ils sont accueillis par l'homme de sécurité et le livreur, indispensables pour régler le chargement-déchargement des boîtes du porte-conteneurs Thalassa Axa arrivé deux jours plus tôt de Gênes. Julien est salarié du Gemfos, un groupement d'employeurs de manutention. Pour l'activité conteneurs, il est susceptible de travailler pour l'un des deux acconiers présents à Fos-sur-mer, PortSynergy Eurofos et Seayard. Chacun possède ses zones de travail amodiées (terminal et bord à quais) et ses portiques. Ce jour-là, il poursuit sa formation sur un portique de PortSynergy Eurofos. « La particularité dans le monde portuaire, c'est l'existence d'un Comité paritaire d'hygiène et sécurité qui permet une meilleure coordination des règles de sécurité communes aux différents intervenants sur le terminal », insiste Jean-Claude Stefani, ingénieur-conseil à la Carsat Sud-Est.

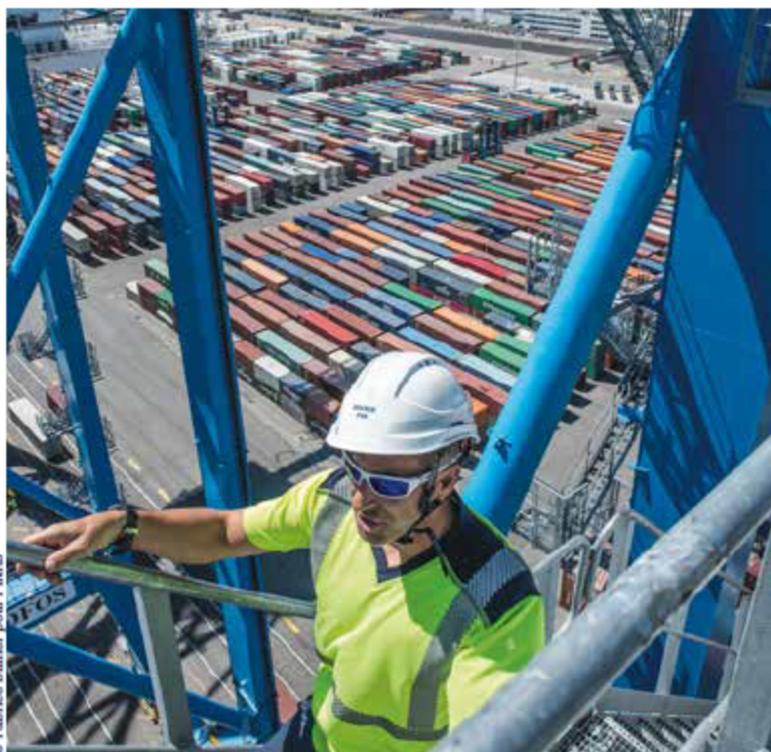
Les deux hommes sur le quai règlent le flux généré par les 2800 mouvements nécessaires pour charger ou décharger le navire, ainsi que les passages incessants des cavaliers, ces engins utilisés pour apporter les boîtes dans les parcs où elles sont stockées avant d'être reprises par des camions, chargées sur des trains ou d'autres navires. « Ici, tout est disproportionné, remarque Julien. Les porte-conteneurs, les portiques... mais aussi les accidents. Quand nous en avons, ils sont souvent graves.

Delphine Vaudoux



Visionnez
notre diaporama
sonore sur
www.travail-et-securite.fr

© Fabrice Dimier pour l'INRS



9h30 Julien part en pause, un temps indispensable pour décompresser et soulager son

Nous devons être très vigilants. « Il monte quelques marches, puis prend l'ascenseur jusqu'à 54 m de haut pour rejoindre la cabine du portique où, cette fois, il va réellement déplacer des boîtes. C'est l'un des plus gros portiques du monde, avec ses 72 m de portée, soit 26 rangées de conteneurs. Là-haut, le vent souffle. Tout est identique au simulateur, seule la cabine est un peu plus vaste. Julien prend place dans le siège et regarde à travers le plancher de verre pour déplacer les boîtes. » Tu prends la boîte verte, lui indique un contremaître sur le bateau, par talkie-walkie. Tu fais attention, il faut la prendre avec des élingues, elle est abîmée. » Julien est hyper concentré. « Je n'ai pas droit à l'erreur, car en dessous, il y a des hommes. Et nous ne sommes pas dans une configuration habituelle. » L'ordinateur indique une surcharge, Julien ne déplace pas la boîte. Il attend les instructions. « Comme elle est endommagée, il est fort possible que tu prennes deux boîtes à la fois », lui explique Ange Casandri. Des échanges avec les hommes à terre aboutiront au déplacement d'une autre boîte pour débloquer la situation. « Je fais attention, car il y a du vent. Et comme nous avons dû mettre les élingues plutôt que les twist-locks, il y a plus de ballant. » Ange contrôle la vitesse du vent en permanence grâce à une application sur son portable : 11,8 m/s. Au-dessus de 17 m/s, ils arrêtent le travail au portique. C'est trop dangereux. Julien poursuit son travail, en lien constant avec les dockers sur le bateau et à quai. En moyenne, 25 à 30 boîtes sont déchargées par heure.

9h30 Julien part en pause, un temps indispensable pour décompresser et soulager son

Le métier de docker est polyvalent. Julien est amené à déplacer des boîtes à la fois depuis un portique et avec un cavalier gerbeur. Tout est orchestré depuis le quai par l'homme de sécurité et le livreur.

REPÈRES

■ **ACQUISITION** de deux simulateurs en 2017, permettant la formation à la conduite sur différents engins comme les portiques ou les cavaliers-gerbeurs.

■ **ARRIVÉE** récente de trois très grands portiques, parmi les plus gros au monde : pouvant aller jusqu'à 72 m de portée. Deux appartiennent à Portsnergy Eurofos, un à Seayard.

© Fabrice Dimier pour l'INRS



© Fabrice Dimier pour l'INRS



dos. « Nous avons travaillé sur la position du portiqueur dans la cabine en apportant des modifications sur l'ergonomie du poste de travail, souligne Jean-Claude Stefani. Les dockers sont souvent confrontés à des postures contraignantes, facteurs de TMS. » Heureusement, c'est un métier où la polyvalence n'est pas un vain mot.

11h Le docker, exceptionnellement, revient conduire un cavalier-gerbeur, pour déplacer des boîtes. Ces engins de 15 m de haut ont un poste de conduite déporté. À Fos-sur-mer, on en compte plus de 80, qui se déplacent en crabe. La vigilance est de mise, pour éviter engins et tires de conteneurs. « Pour un navire à quai, chaque minute est comptée, remarque Yani Abbas, coordinateur sécurité chez Eurofos. Le ballet est parfaitement coordonné. Dans les parcs de stockage, aucun engin, à part les cavaliers, n'a le droit d'entrer, par sécurité. »

13h Julien Bouget a terminé sa journée. Et demain? Les responsables de Gemfos lui enverront son planning Cet l'après-midi. Il saura alors s'il travaille le matin, l'après-midi, ou la nuit. Ce métier est un métier de passion, qu'il pratique depuis plus de dix ans. ■