



HAL
open science

Le port, un “ monde à part ”. Enquêter sur les travailleurs et travailleuses portuaires dans un monde du travail fermé (Le Havre et Felixstowe)

Marie Lécuyer

► To cite this version:

Marie Lécuyer. Le port, un “ monde à part ”. Enquêter sur les travailleurs et travailleuses portuaires dans un monde du travail fermé (Le Havre et Felixstowe). Carnets de géographes, 2024, 17, <https://doi.org/10.4000/cdg.9608>. 10.4000/cdg.9608 . hal-04387390

HAL Id: hal-04387390

<https://hal.science/hal-04387390>

Submitted on 12 Jan 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Le port, un « monde à part ». Enquêter sur les travailleurs et travailleuses portuaires dans un monde du travail fermé (Le Havre et Felixstowe)

The port, a "world apart". Investigating port workers in a closed world of work (Le Havre and Felixstowe)

Marie Lécuyer



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cdg/9608>
ISSN : 2107-7266

Éditeur

UMR 245 - CESSMA

Ce document vous est offert par Bibliothèque Interuniversitaire de Montpellier



Référence électronique

Marie Lécuyer, « Le port, un « monde à part ». Enquêter sur les travailleurs et travailleuses portuaires dans un monde du travail fermé (Le Havre et Felixstowe) », *Carnets de géographes* [En ligne], 17 | 2023, mis en ligne le 10 janvier 2024, consulté le 11 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/9608> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.9608>

Ce document a été généré automatiquement le 9 janvier 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Le port, un « monde à part ». Enquêter sur les travailleurs et travailleuses portuaires dans un monde du travail fermé (Le Havre et Felixstowe)

The port, a "world apart". Investigating port workers in a closed world of work (Le Havre and Felixstowe)

Marie Lécuyer

L'autrice tient à remercier les deux évaluateurs.trices anonymes pour leurs apports et conseils qui ont aidé à améliorer ce texte.

- 1 Sur le temps long, les villes portuaires ont été représentées comme des mondes distincts du reste de la société. L'imaginaire collectif en a retenu l'ouverture sur le lointain, des lieux mal famés et un monde du travail résumé à quelques archétypes : le marin, le docker, la prostituée (Taliano-Des Garets, 2022). Au-delà de ces représentations culturelles, cet article soutient qu'il est pertinent de parler aujourd'hui d'un « monde du travail¹ portuaire » élargi à propos des ports de commerce. Sous cette catégorie, on réunit l'ensemble de groupes socio-professionnels qui assurent les deux voire trois fonctions dévolues à l'outil portuaire : service à la marchandise, aux navires, et aux voyageurs.euses. Cette proposition s'inscrit dans une perspective de géographie sociale, en partant du postulat que le travail, rémunéré ou non, structure l'existence d'une majorité d'individus dans les sociétés contemporaines. En ce sens, le travail est protéiforme, à la fois activité économique, rapport social inégal, espace de socialisation et de sociabilité, et composante de l'identité des individus.
- 2 L'article invite à revenir sur les modalités d'enquête sur et dans ce monde du travail portuaire, à partir d'expériences de terrain au Havre (France) et à Felixstowe (Royaume-Uni). Depuis 2018, ces villes font l'objet de deux enquêtes parallèles, dans le cadre de mon doctorat en géographie² portant sur le genre et le travail dans les villes-

ports européennes : l'étude concerne les espaces vécus et l'ancrage des individus dans la ville *via* le travail, à travers une comparaison entre les femmes minoritaires et les hommes majoritaires³. Le recueil des données auprès des travailleurs.euses s'appuie sur des méthodes qualitatives et d'inspiration ethnographique : des séjours prolongés (en cumulé, 5 mois à Felixstowe et 4 mois au Havre) associant entretiens semi-directifs enregistrés⁴, discussions informelles, observation de scènes retranscrites dans un carnet de terrain et collecte documentaire de première main (témoignages rédigés, photographies, presse, brochures, articles extraits de blogs et de groupes *Facebook*). Ces données qualitatives sont complétées par les statistiques descriptives publiées par l'INSEE d'une part, avec la collaboration du Port⁵ du Havre ; par l'*Office for National Statistics* et par le Port de Felixstowe d'autre part.

- 3 Écrit quelques mois après mon dernier séjour de terrain, cet article participe d'une démarche d'explicitation des problèmes posés par l'enquête dans un monde dont j'ai bien vite compris à quel point il était fermé. Si les ports sont des « mondes à part », à quelles conditions et *via* quels dispositifs l'enquête peut-elle rendre visible le travail et les travailleurs.euses portuaires ? L'une des originalités de l'enquête tient à l'échelle : celle d'un groupe de professions qui font système, ce que j'ai appelé « le monde du travail portuaire », plutôt qu'une seule profession ou une seule entreprise. Ce monde a été circonscrit dans une démarche constructiviste, grâce aux allers-retours entre Le Havre et Felixstowe et aux positions différentes que j'occupe sur ces deux terrains (première partie). L'analyse porte ensuite sur la double fermeture, spatiale et sociale, du monde portuaire, et les contraintes communes posées dans les deux terrains (deuxième partie). Ces contraintes ont nécessité des adaptations méthodologiques : ne pas pouvoir enquêter « de l'intérieur », ou du moins pas autant que souhaité, soulève la question de la collecte de récits du travail et de leur utilisation (troisième partie).

La construction de l'objet : définir et délimiter le « monde du travail portuaire »

- 4 É. Foulquier et S. Maugeri ont remarqué que la « communauté portuaire » était une notion d'usage courant, jusque chez les acteurs politiques et économiques de la ville portuaire. Ils proposent de la définir comme une communauté hétérogène formée par l'autorité portuaire, les entreprises et les fédérations patronales, les collectivités territoriales, éventuellement les représentants de l'État, les travailleurs.euses portuaires et les syndicats qui les représentent⁶. Un intérêt supérieur lie ces membres aux vues parfois opposées : la performance et la compétitivité de leur port (Foulquier et Maugeri, 2014). Les deux auteurs notent toutefois que la dimension humaine de ces communautés portuaires a été quelque peu délaissée, au profit de leur dimension institutionnelle et économique. La conceptualisation d'un « monde du travail portuaire » vise donc à compléter la notion de « communauté » et s'inscrit dans un projet scientifique de reconnaissance des travailleurs.euses et de la fonction sociale du port dans la ville. Le premier enjeu est celui des bornes de la catégorie : jusqu'où va ce monde portuaire ?
- 5 « Tu travailles sur les femmes dockers ? » La question m'est fréquemment posée à l'annonce de mon sujet de recherche sur les rapports de genre et le travail portuaire – y compris par des collègues universitaires. S'il y a bel et bien une minorité de dockères à Felixstowe et dans d'autres ports européens (Turnbull *et al.*, 2009), cela n'est guère le

cas en France métropolitaine⁷. Dans le cadre de cet article, je laisse de côté la simplification *études de genre = études sur les femmes* pour mettre l'accent sur celle selon laquelle *travail portuaire = ouvriers dockers*. Il est vrai que pour l'OIT, le « travail dans les ports » tel que défini dans la convention 137 (adoptée en 1973) s'applique strictement aux dockers. En France, outre les représentations culturelles mentionnées en introduction, la visibilité du travail portuaire est largement conditionnée par les mouvements sociaux des « hommes de quais » syndiqués, c'est-à-dire par la « conflictualité la plus médiatisée » et la plus critiquée par les gouvernements successifs (Foulquier, 2016). Quant à la production scientifique dédiée au travail portuaire, elle est indéniablement marquée par son inclination ouvrière (Barzman, 2022). Pourtant, l'activité d'un grand port de commerce⁸ génère plusieurs milliers d'emplois directs et indirects : ce sont 13 500 emplois pour l'unité urbaine havraise (235 000 habitant.es) et 7 500 pour l'unité urbaine felixstowienne (30 000 habitant.es), ce qui excède très largement les seuls emplois de dockers – environ 2 000 dans chaque port (Lécuyer, 2022).

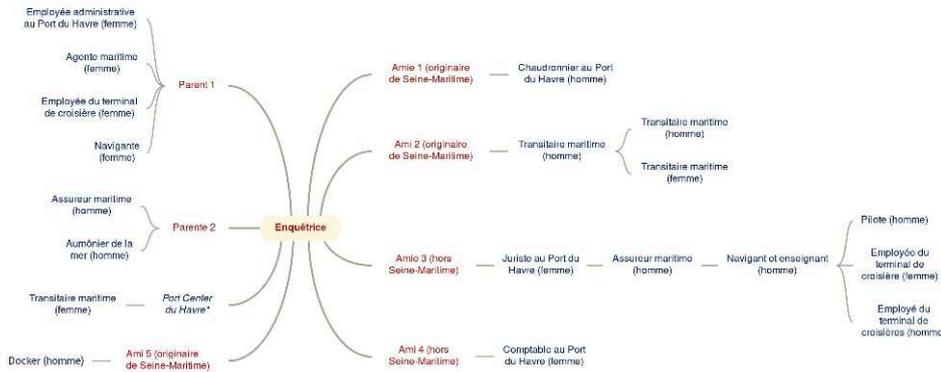
- 6 Les deux terrains ont été retenus au regard de certaines similitudes : ils correspondent à la fois à des grands ports de la périphérie de la *Northern Range*, et à des villes moyennes d'Europe du nord-ouest. À cette échelle intermédiaire, l'empreinte des dynamiques portuaires sur les sociétés urbaines ressort avec davantage d'intensité que dans des métropoles portuaires à l'instar de celles d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg. À la fois principal gisement d'emplois et source de richesses pour le territoire *via* la fiscalité (Lavaud-Letilleul, 2012), le travail portuaire est un fait social prégnant dans les deux villes-ports étudiées. L'ancrage territorial du travail est fort, au sens où la plupart des emplois de service à la marchandise et aux navires ne sont pas délocalisables. Le Havre est une ville portuaire historique, représentative de modes d'organisation du travail hérités du siècle précédent. À rebours, Felixstowe est une création du XIX^e siècle dans une zone rurale. Régulièrement confrontée à des problèmes de recrutement, elle est contrainte d'expérimenter pour y répondre : au début des années 2000, c'est ainsi l'un des premiers ports européens à recruter des femmes pour pallier à une pénurie de main-d'œuvre docker.
- 7 La recherche entreprise vise à rendre visible les différents groupes socio-professionnels portuaires et leurs interactions. Dès la genèse du projet, je souhaitais adopter une définition large du travail portuaire. L'enquête exploratoire est partie d'une définition *a priori* : tous les métiers qui impliquent de se rendre régulièrement ou occasionnellement dans l'enceinte du port. La population d'étude a ensuite été délimitée progressivement au contact des terrains. En partant du cas havrais, je me suis temporairement appuyée sur les catégories de l'INSEE (INSEE Haute-Normandie, 2013). Depuis 2013, les statisticien.nes proposent la notion de « complexe industrialo-portuaire », composé de deux clusters que sont le cluster industriel et le cluster maritime et portuaire. Ce dernier est décliné en quatre familles : les services aux navires (agences maritimes, pilotage, remorquage, lamanage) ; les services à la marchandise (entreposage-distribution, manutention sur les terminaux par les dockers, transitaires-commissionnaires) ; le secteur public (autorité portuaire, douanes, administrations) ; les autres services portuaires (assurances et conseils, associations, inspection et expertise, négoce, réparation de conteneurs, services portuaires divers).
- 8 De là, j'ai inclus les professions exercées principalement dans des bureaux en ville, à l'instar des assureurs maritimes et des transitaires. Les entretiens montrent que ces

travailleurs.euses ont de moins en moins l'occasion de fréquenter le port et le regrettent, leurs expériences permettaient donc d'explorer la dimension diachronique de la fermeture portuaire. Je ne me suis pas interdit de discuter informellement avec des navigant.es, dans la mesure où ils sont amenés à mettre pied à terre durant les escales et à interagir avec les dockers, les agent.es maritimes, etc. En revanche, mon périmètre de recherche écarte l'expérience spécifique du travail en mer, déjà bien documentée (Baron, 2013 ; Flécher, 2015 ; Grövel et Stevanovic, 2016 ; Proutière *et al.*, 2016).

- 9 La classification de l'INSEE n'était cependant pas satisfaisante, car quelques catégories sont imprécises (« administrations » et « services portuaires divers ») tandis que les services aux voyageurs.euses (ferries, paquebots) n'apparaissent pas explicitement. Il fallait donc poursuivre l'opération de délimitation, grâce à la démarche constructiviste qui s'est nourrie des allers-retours entre les deux terrains. À titre d'illustration, le foyer des marins était très visible à Felixstowe car il est situé sur le port, à proximité du siège de l'autorité portuaire où je me rendais pour négocier des rendez-vous. De retour au Havre, j'ai ainsi contacté le foyer local, ancré dans le tissu urbain et dont j'ignorais l'existence. Dès lors, l'étude a incorporé celles et ceux qui s'occupent de la prise en charge des navigant.es en escale, comme salariés ou comme bénévoles : conducteurs⁹ de minibus, barmen.maids, religieux.ses. D'une manière générale, le terrain anglais a permis d'attirer mon attention sur des professions à la marge du monde portuaire, celles du soin. Outre les travailleurs.euses de l'accueil des marins, ce sont les cantiniers.ères, les médecins et infirmières des services de santé au travail. Bien que ces travailleurs.euses ne soient pas directement impliqués dans la circulation des navires, des marchandises ou des passagers.ères, ils assurent la reproduction quotidienne de la force de travail portuaire dans le sens où les soins physiques et émotionnels prodigués permettent aux dockers et aux marins, principalement, de reprendre leurs rotations de travail. Je défends donc une approche du monde portuaire comme système combinant des professions centrales, spécifiques aux ports, et des professions marginales ou péri-portuaires, qui existent dans d'autres espaces sociaux.
- 10 En termes de stratégie d'enquête, j'annonçais systématiquement à mes interlocuteurs.trices mon intention de recueillir des points de vue variés, pour une recherche sur le *travail* portuaire – et non sur le *monde* portuaire. Une telle stratégie visait à limiter aussi bien les malentendus sur la catégorie « monde », que le risque d'orienter d'emblée les discussions vers les tensions et conflits qui parcourent ce monde professionnel, sur lesquels je reviens dans la seconde partie de l'article.
- 11 Sans toujours y parvenir, je me suis efforcée d'obtenir des entretiens ou du moins des discussions informelles avec les mêmes professions dans les deux villes. La transposition de catégories d'une ville portuaire à l'autre est possible car le réseau maritimo-portuaire est une fractale, les villes portuaires formant un « monde commun » à toutes les échelles (Le Marchand, 2011). En d'autres termes, elles sont toutes comparables du fait de caractéristiques partagées (mêmes groupes socio-professionnels) et de connexions, qu'il s'agisse des lignes maritimes bien sûr, des réseaux internationaux de villes¹⁰ et des circulations d'idées (à la fois modèles de management, programmes d'aménagement, revendications syndicales, copie des techniques et outillages d'un port à l'autre).
- 12 Le Havre est ma ville d'origine, dont je suis partie à douze ans. J'y mène mes recherches dans une double situation de proximité culturelle et de distance sociale avec la plupart

des enquêtés (Ouattara, 2004). Le réseau d'enquête havrais s'appuie donc sur mes contacts personnels (figure 1), de sorte que ma parentèle et mes ami.es occupent le premier cercle de nœuds sur le schéma. Bien qu'aucun.e ne travaille dans le monde portuaire, ils jouent un rôle de portier. Cela m'a aidé à formuler l'hypothèse selon laquelle, dans ces sociétés urbaines de villes moyennes¹¹, tout le monde connaît quelqu'un qui travaille au port. Je compte moi-même parmi mes parentes une douanière, que je n'ai pas encore interviewée. Ce choix initial s'inscrivait dans une stratégie d'autonomie qui devait me prémunir du risque d'être enfermée *a priori* dans les représentations, alliances et oppositions d'une proche.

Figure 1. Le réseau d'enquêtés au Havre au 01/02/2023 : le rôle des intermédiaires familiaux et amicaux.



En rouge : les individus extérieurs au monde portuaire.

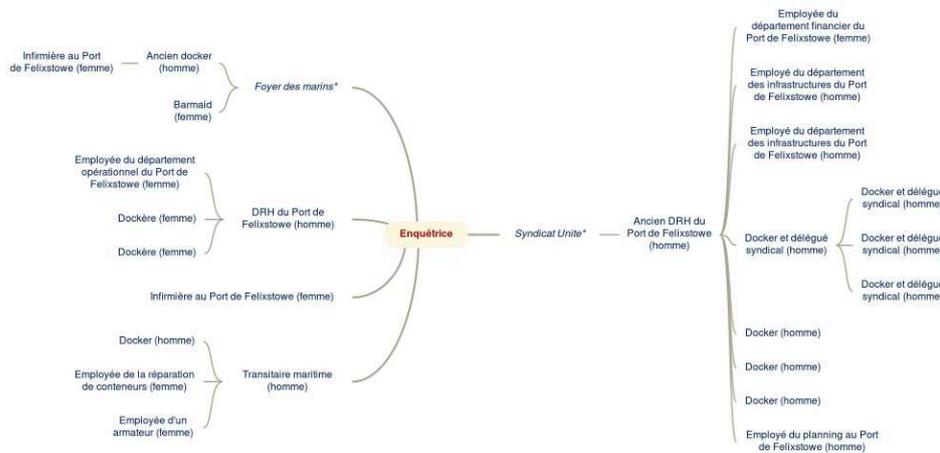
En bleu : le monde du travail portuaire.

* Institution ayant servi d'intermédiaire.

Réalisation : Lécuyer, 2023.

- 13 À l'inverse, je suis arrivée à Felixstowe sans contact préalable (figure 2) : les courriels adressés au Port avant mon départ sont restés sans réponse et même l'annuaire de l'AIVP n'avait pas d'interlocuteur précis à recommander. J'ai d'abord pris pied dans le terrain grâce à mon logeur, un transitaire, et par les marges du monde portuaire, en sympathisant avec les retraités bénévoles et les travailleurs.euses péri-portuaires du foyer des marins. La découverte progressive de ce terrain inconnu et peu traité dans la bibliographie m'a permis d'accéder, après deux mois, à la figure-pivot de mon réseau d'enquêtés : l'ancien directeur des ressources humaines du Port.

Figure 2. Le réseau d'enquêté.es à Felixstowe au 01/02/2023 : construire un réseau *ex nihilo*



En rouge : l'enquêtrice extérieure au monde portuaire.

En bleu : le monde du travail portuaire.

* Institution ayant servi d'intermédiaire. DRH : directeur des ressources humaines.

Réalisation : Lécuyer, 2023

- 14 *In fine*, je définis le monde du travail portuaire à partir d'un critère spatial – les professions exercées dans le port ou dans la ville portuaire – couplé à un critère fonctionnel – la chaîne professionnelle qui permet au port d'assurer sa fonction d'interface terre-mer pour la marchandise, les navires et leurs équipages, les voyageurs.euses (figure 3). Ce monde déborde largement les professions les plus syndicalisées et les plus visibles dans l'espace public (dockers et employés de l'autorité portuaire). Au plan heuristique, cette définition permet d'articuler travail productif, travail reproductif et rapports de genre dans le monde portuaire. On constate ainsi que les femmes sont surreprésentées dans les métiers du soin (Lécuyer, 2022).

Figure 3. Les professions du « monde du travail portuaire »

Services aux navires et aux équipages	<ul style="list-style-type: none"> • Salariés des compagnies d'armement • Agents maritimes • Pilotes • Remorqueurs • Lamineurs • Salariés des foyers de marins (dont conducteurs de minibus) • Religieux et assimilés 	Services transversaux	<ul style="list-style-type: none"> • Salariés de l'autorité portuaire • Services aux autres travailleurs portuaires : salariés de la restauration d'entreprise, pompiers, médecins et infirmières du travail • Assureurs maritimes
Services à la marchandise	<ul style="list-style-type: none"> • Salariés de l'entreposage-distribution • Dockers • Douaniers • Transitaires-commissionnaires • Salariés de la réparation de conteneurs 		
Services aux voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Salariés des compagnies de ferries • Salariés du terminal de croisières 		

Réalisation : Lécuyer, 2023

- 15 Une fois la population-cible de l'enquête définie, ce sont les entretiens et les autres formes de récits du travail recueillis qui permettent d'appréhender les activités professionnelles, autrement dit de passer des travailleurs.euses au contenu du travail portuaire. Cette démarche compréhensive, en deux temps, vise à sortir de l'opposition classique entre deux cadres théoriques (Albert, Plumauzille et Ville, 2017). Dans l'approche historique, le travail désigne très strictement le travail rémunéré. À l'inverse, dans l'approche anthropologique le travail en vient à qualifier toute activité de transformation du monde. Les données produites sur mes deux terrains rendent compte des imbrications de fait entre travail formel et travail informel dans le monde portuaire.
- 16 Les travaux non-rémunérés, le plus souvent invisibilisés (Krinsky et Simonet, 2012), sont apparus via l'observation et les questions en entretien. Ils recouvrent le bénévolat dans ou hors du monde portuaire, le militantisme, la répartition du travail domestique contrainte par les conditions de travail propres au monde portuaire (horaires flexibles et irréguliers, rotations en 2×8 ou 3×8, astreintes de nuit et le week-end) et les formes contemporaines du « travail à-côté » (Weber, 1989) que constituent les semi-loisirs (jardinage, bricolage).
- 17 Les travaux non-déclarés ou illégaux sont délicats à aborder, aussi je me suis laissée guider par les enquêtés.es qui les évoquaient spontanément et par les sources documentaires. Il s'agit par exemple du travail en perruque¹² prolongé par les semi-loisirs domestiques, de la grappille¹³ avec ou sans recel de vol, de cadeaux reçus de clients et non-déclarés, de surfacturation frauduleuse des prestations de transport, pour citer les principales formes de travail souterrain relevées. En raison de la limite émotionnelle forte qu'est la peur (Guinard, 2015), j'ai laissé de côté deux activités

souterraines et déviantes au Havre, que sont la prostitution et le trafic international de cocaïne. Pour cette seconde activité, je me suis tenue à une veille documentaire dans la presse régionale et nationale¹⁴. Sur le terrain, les effets de ce contexte de crime organisé et de violences se sont fait intensément ressentir car j'étais probablement assimilée à une journaliste ou à une moucharde, et j'ai donc peiné à entrer en contact avec des dockers havrais. Le seul entretien que j'ai pu obtenir auprès de l'un d'eux a été négocié par un ami commun (figure 1), à deux conditions (garantie de l'anonymat et interdiction d'aborder le thème du narcotrafic).

- 18 Ce nœud de tension sur le terrain n'est cependant qu'un exemple parmi d'autres des barrières et refus auxquels j'ai été confrontée au fil des phases empiriques. Bien sûr, « toute enquête comporte son lot d'obstacles et de verrous imprévus » (Michalon *et al.*, 2021). Cependant, les mondes portuaires havrais et felixstowien sont apparus comme des milieux structurellement fermés, tant en termes spatiaux qu'en termes sociaux et culturels. L'enjeu heuristique réside dans l'objectivation : à quelles conditions puis-je passer de mes expériences de terrain à un résultat d'enquête plus général sur la fermeture portuaire ? La partie suivante expose les preuves accumulées de cette fermeture et ses conséquences sur la conduite de l'enquête.

Les contraintes de l'enquête : la double fermeture spatiale et sociale des ports

Un espace clos...

- 19 Dans les représentations héritées du passé, les paysages portuaires sont des quais urbains, ouverts et fréquentés par une foule bigarrée. À rebours de cette imagerie, les ports européens se sont éloignés de leur tissu urbain originel pour trouver les espaces nécessaires à leurs activités : agrandissement des quais et bassins pour accueillir les superpétroliers puis les porte-conteneurs géants, extension des espaces de stockage (parcs à conteneurs, cuves, silos) et mécanisation des outillages (Frémont, 2007). Au tournant des années 1970-1980, les villes portuaires sont entrées dans une phase de modernisation au cours de laquelle la manutention conventionnelle a cédé la place au trafic conteneurisé, couplé à l'informatisation du transit. L'essentiel des fonctions portuaires, doublées de fonctions industrielles et logistiques, sont désormais suburbaines voire périurbaines.
- 20 Outre la distance physique, les ports se sont repliés sur eux-mêmes au cours des vingt dernières années. Adopté en juillet 2004 dans la foulée des attentats du 11 septembre, le Code international pour la sûreté des navires et installations portuaires (ISPS) impose en effet aux autorités portuaires et aux navires de définir un plan de sûreté pour lutter contre le terrorisme, mais aussi contre la piraterie, l'immigration illégale ou les trafics illicites. De ce fait, le territoire portuaire a un nombre restreint d'entrées et ses terminaux sont matériellement fermés au public (contrôles aux entrées, grillages, barbelés, murs et vidéosurveillance).
- 21 La première conséquence de la fermeture des territoires portuaires est que le travail y devient invisible et anonyme pour les habitants. Naguère familières et accessibles, les activités portuaires, « les rythmes du port et ses signes sensibles, le bruit, l'odeur notamment » s'estompent (Chevandier, 2017). Au Havre, les difficultés économiques et sociales ont éloigné une grande partie de la société urbaine de son port (Frémont,

2009) : fermeture des chantiers navals en 1999, stagnation des effectifs portuaires depuis la crise économique de 2008-2009 et moindre recours à la main-d'œuvre résidant dans le centre ancien. Le destin de Felixstowe reste, de son côté, lié à la mono-activité portuaire et aux emplois qu'elle génère. Le port est resté spatialement proche de la ville. Toutefois, l'autorité portuaire a mené une refonte de ses contrats de travail à partir de 2014 (Lécuyer, 2022). Du fait de conditions d'emploi dégradées, elle peine à pérenniser ses embauches parmi les jeunes au sein d'un bassin de recrutement déjà étroit, et doit donc faire appel à des réserves de main-d'œuvre toujours plus lointaines. Même s'il n'est pas délocalisable, le travail portuaire se désincarne à mesure qu'il concerne une frange plus réduite de la population urbaine et qu'il est confiné dans des espaces interdits d'accès.

- 22 Si le travail est difficile à approcher pour la majorité des habitant.es de la ville portuaire (Grimaud, 2015), il l'est tout autant pour l'enquêtrice. J'ai pu observer les abords et parfois l'intérieur de lieux de travail situés en ville (bureaux, foyer des marins, locaux syndicaux principalement). En revanche, il est impossible de circuler librement sur les terminaux sans autorisation d'accès et sans véhicule, car les grands ports de commerce européens occupent des superficies équivalentes à celle de Paris *intra-muros* (Vigarié, 1979). En outre, les enquêté.es ont régulièrement insisté sur les risques d'accident dans l'enceinte portuaire, qui peuvent être liés aux manœuvres de poids-lourds, aux chutes de conteneur (sur un quai) ou de palette (dans un entrepôt). Pénétrer dans l'enceinte du port nécessite donc d'obtenir une accréditation auprès des autorités portuaires. Or, ces dernières dictent les temporalités de la négociation. Dans les deux cas, il m'a fallu plus d'un an pour obtenir un premier rendez-vous avec un interlocuteur de l'autorité portuaire. Cela m'a conduit à privilégier le recueil d'entretiens avec des travailleurs.euses. Au Havre, j'ai renoncé à obtenir une accréditation¹⁵. À Felixstowe, je me suis procuré un badge d'accès pour les deux dernières semaines de mon premier séjour (2019), grâce à la gérante du foyer des marins. Elle a spontanément proposé de m'en fournir un, parce qu'elle en avait déjà mis à disposition d'une équipe d'universitaires par le passé. Ce badge garantissait le droit de circuler dans le port à bord du minibus du foyer, accompagnée d'un bénévole. Lorsque je suis revenue à Felixstowe en mai 2022, le foyer avait perdu presque toute latitude sur les autorisations d'accès, tant pour ses membres que pour les chercheurs.euses. Au plus fort de la pandémie de Covid-19, les visites des navires avaient été strictement limitées par décision conjointe des armateurs et des autorités portuaires. Le Port de Felixstowe était donc revenu sur une compétence qu'il avait accordée jusqu'alors. Ce contretemps illustre le caractère éminemment précaire du droit d'entrée dans les territoires portuaires.

... en vase clos ?

- 23 Ne pouvant approcher librement les travailleurs.euses à l'intérieur du territoire portuaire clos, j'ai plutôt eu recours aux prises de contact par courriel ou par téléphone. L'étape de l'accès aux enquêté.es me semble révéler les rapports de force propres au monde portuaire. Ce sont typiquement des syndicats structurés et majoritaires chez les professions portuaires centrales, des autorités portuaires résolues à affaiblir et réprimer ces syndicats, une conflictualité sociale autour de la rémunération et des conditions du travail, et une conflictualité organisationnelle entre les différentes professions de la chaîne (Foulquier, 2016) dans un contexte d'escalas

toujours plus brèves. À ces conflictualités d'intensité variée se superposent des rancœurs de longue date¹⁶. Je me suis rapidement heurtée à des verrous sociaux et culturels typiques d'un monde du travail fermé : absence de réponse à mes prises de contact, méfiance, tactiques pour m'éconduire, rendez-vous ajournés, prolongement de la durée des négociations sur plusieurs mois, décisions arbitraires ou encore refus d'entretien. Pour trouver de nouvelles enquêtés, l'effet « boule de neige » a rarement fonctionné (voir figures 1 et 2). Contrairement au cas des lieux d'enfermement (Michalon *et al.*, 2021), la fermeture du monde portuaire n'est pas le fait d'une institution unique (l'autorité portuaire) mais découle de quatre types de verrous.

- 24 Premièrement, ils relèvent des autorités portuaires. Au Havre, le verrou a pris un tour explicitement politique. Une cadre des ressources humaines a arbitrairement refusé d'appuyer l'enquête, au motif que je me retrouverais prise dans un écheveau de relations conflictuelles qui me dépassent, entre un « syndicat majoritaire [la CGT] [qui] se réclame de la lutte des classes et non du dialogue social » (carnet de terrain, 21/10/2020) et la direction, issue du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées et alliée au patronat des compagnies de manutention. En développant mes relations sociales, j'ai pu court-circuiter cette interlocutrice bloquante et être présentée directement au directeur des ressources humaines plusieurs mois plus tard.
- 25 Deuxièmement, d'autres verrous renvoient aux syndicats. Les blocages syndicaux sont symétriques de ceux opposés par les cadres portuaires. Sur mes terrains d'étude, les syndicats majoritaires sont la CGT Ports et Docks au Havre et le syndicat du secteur des transports *Unite* à Felixstowe. Dans les deux cas, mes tentatives d'approche « par le haut » des institutions syndicales sont restées infructueuses. Le secrétaire régional de *Unite* m'a mise en contact non pas avec le délégué syndical central du Port, que je ne parvenais pas à joindre, mais avec l'ancien directeur des ressources humaines (figure 2). Par l'entremise de ce dernier, j'ai rencontré quatre autres délégués qui ont d'abord promis de m'aider à décrocher de nouveaux entretiens, auprès de femmes notamment, avant de se dédire. Quant à la fédération Ports et Docks en France, elle occupe une position particulière au sein de la CGT, entre isolement néo-corporatiste et dynamisme revendicatif (Pigenet, 2006 ; Le Marchand, 2017). M'entretenir avec le secrétaire général de la Fédération des officiers de la Marine marchande CGT m'a aidé à objectiver mes propres difficultés :
- Moi, ça ne fait que depuis 2009 que je vais à Paris [à Montreuil, au siège national de la CGT], quand j'ai pris ma retraite. Bon, c'est vrai qu'au début, c'est pas évident de rentrer, de discuter avec Ports et Docks. Ils m'ont observé et tout, puis au bout de deux ans... Maintenant, si je n'y passe pas [pour les saluer] les semaines où je suis à Paris, je me fais engueuler quoi. [...] Parce que c'est vrai qu'ils sont spéciaux. (2nd entretien, 15/04/2022)
- 26 Bien que recommandée par ce secrétaire général, je n'ai jamais obtenu de réponse de la fédération Ports et Docks. De même, les autres syndicats représentés au Port du Havre, la CFDT et la CFE-CGC des cadres et ingénieur.es, n'ont jamais donné suite à mes sollicitations. Aussi ai-je dû m'adapter à ces mécanismes de clôture en privilégiant une approche des questions syndicales « par le bas », c'est-à-dire par les récits des travailleurs.euses, adhérent.es ou non, croisés avec des sources écrites (tracts, presse régionale et professionnelle).
- 27 Le troisième type de verrou ressortit aux groupes socio-professionnels difficiles voire impossibles d'accès. Deux cas tirés du terrain havrais me paraissent éclairants, en ce qu'ils décrivent deux types opposés : les dockers d'une part ; les manutentionnaires

d'autre part. Au Havre, les dockers sont très visibles à la fois dans la ville (à travers les lieux symboliques et les mouvements sociaux) et dans le port (c'est la profession la plus centrale du monde portuaire et les ouvriers dockers sont enregistrés sur une liste nationale). Le groupe docker se confond avec son syndicat, peu enclin à s'exprimer en-dehors des déclarations publiques. À titre individuel, les dockers refusent fréquemment de prendre la parole hors de ce cadre. Lorsque j'ai frappé à l'entrée de la salle de sport interentreprise, l'ouvrier qui a entrouvert la porte m'a par exemple fermement renvoyée vers le local syndical (carnet de terrain, 31/10/2019)¹⁷. Je fais l'hypothèse que ce silence collectif est une composante de la cohésion sociale du groupe, aux côtés de celles identifiées par les historiens : la conscience de classe, l'opposition au patronat, la camaraderie et une vie sociale partagée hors du travail (Pigenet, 2003 ; Scott, 2019). De surcroît, le silence remplit une fonction protectrice pour une profession aux prises avec la violence des narcotrafiquants. Depuis la réforme portuaire de 1992 (Barzman, 2012), le travail de manutention des marchandises est divisé en deux : le statut des dockers, protecteur, coexiste avec celui des ouvrières de l'entreposage-distribution. Dans les entrepôts, l'intérim est répandu¹⁸ et le taux de syndicalisation bas (Le Marchand, 2017). Ces populations, marginalisées dans le monde portuaire, sont donc difficiles à approcher du fait de leur occupation intermittente et mouvante – et il est impossible de les rencontrer à la sortie des différents entrepôts, situés dans l'enceinte portuaire. Malheureusement, les relations sociales que j'ai construites sur place ne m'ont pas permis d'atteindre cette catégorie de travailleurs.euses. Dans le premier cas, la fermeture résulte de la structuration extrême de la profession docker en contexte français ; dans le second cas, c'est au contraire la déstructuration des relations d'emploi et l'émergence de formes flottantes, temporaires et externalisées aux agences d'intérim, qui complique l'accès aux potentielles enquêtés.es.

- 28 La dernière forme de verrou concerne les individus. Bien sûr, les enquêtés.es ont leurs propres stratégies et tout entretien implique une « négociation invisible » (Olivier de Sardan, 1995). Toutefois, les enquêtes ont mis en relief trois obstacles qui me semblent liés aux mondes du travail en général, et portuaire en particulier. J'ai d'abord essuyé des refus au motif que la personne n'avait pas l'aval de son syndicat ou du service des ressources humaines pour me parler. J'ai ensuite dû m'ajuster au manque de disponibilité d'enquêtés.es parfois sur-occupés, ou dont les emplois du temps évoluaient rapidement. Du fait de mon sujet de recherche, certain.es enquêtés.es ont considéré que nous devions nous entretenir sur leurs horaires et lieu de travail. Contrainte de mener certains entretiens en une heure, je me suis adaptée afin d'épargner le temps disponible : rester silencieuse, m'exprimer par signes non-verbaux et me fier au seul enregistrement sans prendre de notes. Enfin, la plupart des enquêtés.es se sont montrés réticents.es à me recommander, autrement dit à impliquer leurs collègues pour d'autres entretiens. J'interprète ces réserves comme une manière de préserver leur parole et leur position dans un monde pétri d'antagonismes.
- 29 Au cours de l'enquête, j'ai pris l'habitude de faire part de mes difficultés à mes interlocuteurs.trices. De manière semi-consciente, je pense avoir cherché une validation de mon travail d'enquêtrice débutante (« si j'échoue à entrer en contact avec cette personne, c'est parce que ce monde est fermé, et non par incompetence de ma part »). En retour, plusieurs enquêtés.es m'ont tendu un miroir empathique, à l'instar de cette dockère portugaise installée à Felixstowe : lorsque je lui explique que mes

courriels adressés aux différents services du Port sont restés sans réponse, elle renchérit :

C'est pareil pour les employés ici. Tu postules pour un emploi, tu aimerais bien avoir une réponse, même si c'est "non merci". Mais les chefs t'ignorent. [...] Tu as eu cette impression de l'extérieur, mais nous ressentons la même chose de l'intérieur. C'est pour ça que j'ai dit "toxique" [pour qualifier le management plus tôt dans l'entretien]. » (Traduction, notes post-entretien, 20/07/2022)

- 30 De ce fait, j'ai éprouvé davantage d'empathie pour les travailleurs.euses les moins intégrées au monde portuaire, c'est-à-dire ceux qui sont dépourvus d'ancrage familial ou n'ont pas de contrat pérenne, et ce que la profession occupée soit centrale ou péri-portuaire. À l'heure de l'analyse compréhensive, il importe de remettre une juste distance avec ces enquêtés, tant concrète (en m'extrayant des terrains) qu'abstraite (en triangulant les données).
- 31 La fermeture des territoires portuaires est multi-dimensionnelle, au sens où elle résulte d'une configuration spatiale, de relations sociales et politiques, et des cultures professionnelles qui structurent le monde du travail portuaire. Elle pèse sur la conduite de l'investigation à travers la négociation de l'accès partiel à l'espace portuaire, la mise en œuvre de moyens alternatifs pour approcher les groupes professionnels inaccessibles, les temporalités étirées (j'ai eu le sentiment répété de « laisser le temps faire son œuvre », c'est-à-dire de me faire connaître puis de laisser des négociations internes se jouer sans moi, sans pouvoir les accélérer). La fermeture portuaire amène au problème des espaces-temps vécus du travail abordés « par le bas », du point de vue des travailleurs.euses. Pour l'enquêtrice issue d'un autre monde professionnel, cette fermeture s'impose comme un défi méthodologique et épistémologique : comment, ou dans quelle mesure, peut-on rendre compte du contenu du travail portuaire et d'interactions professionnelles qui se produisent hors de vue ?

Les tactiques d'accès : voir et se faire décrire le travail dans un monde fermé

- 32 Dans mon protocole d'enquête, le travail est appréhendé prioritairement à partir des discours des travailleurs.euses, et secondairement à partir d'observations. Il me paraît utile de revenir ici sur les raisons de ce choix. Les recherches sur le travail ont été marquées par la figure du sociologue étatsunien Donald Roy et sa thèse sur le freinage ouvrier dans l'usine où il travaillait pour financer ses études, dans les années 1940 (Roy, 2006). Mais seule une minorité d'anthropologues et de sociologues se sont engagés dans des observations participantes longues, principalement comme ouvriers à la chaîne (Peneff, 1996). Comme il exige du temps, de l'énergie et des compétences, le recrutement comme salarié.e pour l'observation participante reste peu commun dans les dispositifs d'enquête qualitative. Au cours de la décennie passée, ce mode de production des données a toutefois donné lieu à des études approfondies sur les ouvriers.ères du tertiaire, dans la grande distribution (Benquet, 2013) ou la logistique (Gaborieau, 2016 ; Rivoal, 2018). Pour ce qui concerne ma propre enquête, mon statut administratif (doctorante contractuelle entre 2018 et 2022) était difficilement compatible avec une embauche sur le port, même temporaire. Surtout, trois objections m'ont fait renoncer à cette option méthodologique. Premièrement, « les observations participantes du travail sont généralement conduites depuis des postes subalternes,

tandis que les postes réclamant des savoirs et savoir-faire techniquement élevés sont laissés de côté » (Chauvin et Jounin, 2012). J'aurais vraisemblablement pu être embauchée comme intérimaire dans un entrepôt par exemple, tandis que j'aurais été incapable d'accéder à d'autres emplois faute de qualifications adéquates. Deuxièmement, l'observation m'aurait cantonnée dans un seul rôle professionnel, quand mon objectif est de brosser un tableau d'ensemble du monde du travail portuaire. Troisièmement, l'observation participante du travail soulève des questions éthiques. Ici, le risque est d'occuper un emploi ouvrier peu qualifié au détriment de quelqu'un dont c'est la principale source de revenus. Pour toutes ces raisons, j'ai privilégié l'observation non-participante et le recueil de récits du travail (Loriol, 2019), qu'ils soient suscités par moi-même (entretiens formels) ou de première main (images et témoignages rédigés).

- 33 Si ce protocole d'enquête qualitative a été rapidement construit, sa mise en œuvre sur les terrains résulte en revanche de tactiques polymorphes et évolutives. Je me suis en effet vite aperçue que les enquêté.es évoquaient sommairement le contenu de leur travail. J'ai alors affiné la conduite des entretiens, afin de les amener à décrire ce qui est de l'ordre du banal ou du non-conscient dans leurs tâches quotidiennes. Pour cela, j'ai eu recours à des questions sur le déroulement exhaustif d'une journée (ou nuit) de travail ordinaire : tâches, lieux et interactions avec les autres. Être jeune et étrangère au monde portuaire devenait alors un atout, puisque j'étais perçue comme ignorante et que je pouvais demander des détails sans paraître intrusive. Les autres questions visaient à documenter le niveau de vie, les perspectives de carrière, les sentiments associés au travail et au port, l'évolution des conditions de travail, les mobilisations individuelles et collectives. Afin d'élargir la compréhension des formes du travail portuaire, j'ai adopté une posture exploratoire en m'efforçant de suivre les pistes lancées par les enquêté.es, telles que les segments informels du travail, l'appartenance à des réseaux professionnels, ou le rôle des retraité.es dans le syndicalisme et le bénévolat.
- 34 Plusieurs enquêté.es ont regretté de ne pouvoir m'emmener dans l'enceinte portuaire quand c'est leur principal lieu de travail. Seule une minorité des entretiens (12 cas sur 41, dont 8 à Felixstowe et 4 au Havre) ont eu lieu dans un local professionnel, en l'occurrence au poste de travail (sur un terminal ou en ville), dans une salle de repos ou de réunion parfois mise à disposition par l'employeur. Dans quelques cas, il s'agissait d'un local que l'enquêté.e ne fréquentait pas par ailleurs. Autant que possible, j'ai consigné mes observations pré- et post-entretien : les occupations et le genre des autres travailleurs.euses, les discussions informelles, la décoration et la configuration des lieux, l'ambiance. Ces notes fragmentaires sont à prendre pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire des données auxiliaires aux discours tenus par les enquêté.es. Elles ne sauraient avoir la même valeur empirique que les heures d'observation que j'ai eu l'opportunité de mener (dans les bureaux d'un entrepôt logistique felixstowien ; comme bénévole au foyer des marins de la même ville), parfois sans révéler mon identité de chercheuse (dans un entrepôt logistique havrais lors d'une visite guidée ; à une réunion de Pôle Emploi sur les métiers portuaires ; lors d'une journée de grève au Havre), parfois en observant une écluse ou un terminal de loin, derrière les grilles.
- 35 Du fait de la fermeture portuaire et des objectifs de l'enquête, j'ai renoncé à me livrer à l'observation systématisée des interactions professionnelles. En effet, l'étude ici décrite n'est pas interactionniste vu que la littérature sociologique consacrée à la féminisation

et aux pratiques masculines et féminines au travail est déjà abondante. L'enquête s'inscrit plutôt dans une géographie sociale soucieuse des trajectoires biographiques, de l'ancrage dans la ville portuaire et de l'articulation travail – hors-travail, à l'aune des différences genrées.

- 36 Tous les autres enquêté.es ont été rencontrés chez eux ou dans un lieu de la ville qu'ils fréquentent : café, bibliothèque, salle de co-working, club de sociabilité professionnelle fermé, etc. La multiplication des espaces de rencontre m'a aidée à opérer un « déplacement de l'enquête » semblable à celui décrit par l'équipe TerrFerme à propos des lieux d'enfermement (Michalon *et al.*, 2021) : de l'espace-temps du travail vers un *continuum* travail – hors-travail. Ainsi, ces conditions d'enquête recèlent une richesse heuristique en ce qu'elles ont nourri l'hypothèse selon laquelle le monde portuaire est un monde social urbain, qui déborde largement les frontières du port.

Conclusion : de l'enquête sur le travail à l'enquête comme travail

- 37 La démarche empirique et inductive s'est avérée utile pour construire une définition située du travail portuaire, à partir des données qui ont émergé des terrains. La catégorie de « monde du travail portuaire » proposée dans ce texte doit ainsi aider à appréhender par le bas la dimension sociale de l'activité portuaire. Elle permet de mettre en valeur ce qui n'est pas immédiatement visible de l'extérieur, et notamment les emplois qui existent dans d'autres mondes sociaux que les ports, les contrats précaires, les travailleurs.euses non-syndiqués, les pans informels du travail (non-rémunérés, non-déclarés ou illégaux). L'élargissement de mes recherches du port *stricto sensu* à la ville portuaire elle-même est, d'abord, la conséquence des fermetures auxquelles je me suis heurtée. Ces contraintes ont accéléré un décentrement nécessaire : une partie du travail portuaire est produit hors du territoire portuaire, en ville.
- 38 Souvent présenté comme un moment d'initiation et d'épanouissement (Claval, 2013), le terrain de doctorat fonctionne comme un moment d'apprentissage *in situ* des ficelles du métier, telles que rechercher la diversité des interlocuteurs.trices pour trianguler les données (Olivier de Sardan, 1995) non sans une certaine dose d'opportunisme (dans mon cas, le recours à mes contacts personnels au Havre), accepter de devoir rester à l'extérieur de certains réseaux professionnels ou syndicaux en le prenant pour un effet d'enquête (et non comme une atteinte personnelle), admettre que les négociations ne seront pas linéaires (certains enquêté.es acceptent de parler, puis cessent de répondre, et globalement poursuivent leur propre agenda). Dans ce travail, la négociation de la circulation sur le terrain prend finalement autant d'importance que la gestion de ses propres émotions, entre frustration et progrès de l'enquête.

BIBLIOGRAPHIE

ALBERT A., PLUMAUZILLE C., VILLE S. (2017), « Déplacer les frontières du travail », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, no. 32, pp. 7-24, <https://doi.org/https://doi.org/10.4000/traces.6822>.

ANTEBY M. (2003), « La "perruque" en usine : approche d'une pratique marginale, illégale et fuyante », *Sociologie du Travail*, vol. 45, no. 4, pp. 453-471, <https://doi.org/10.4000/sdt.32237>.

BARON G. (2013), « Habiter la haute mer : les marins au commerce international », *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 90, no. 4, pp. 523-536, <https://doi.org/10.4000/bagf.2043>.

BARZMAN J. (2012), « Conflits et négociations au Havre avant et après les grandes réformes portuaires », *L'Espace Politique*, vol. 1, no. 16, en ligne, <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2242>.

BARZMAN J. (2022), « Introduction : Travailleurs de la mer », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, no. 154, pp. 11-30, <https://doi.org/10.4000/chrhc.19519>.

BENQUET M., 2013, *Encaisser ! Enquête en immersion dans la grande distribution*, Paris, La Découverte.

CHAUVIN S., JOUNIN N. (2012), « Chapitre 7 – L'observation directe », in PAUGAM S. (dir.), *L'enquête sociologique*, Paris, PUF, pp. 143-165, <https://doi.org/10.3917/puf.paug.2012.01.0143>.

CHEVANDIER C. (2017), « Les Havrais dans leur ville », in SAUNIER É., BARZMAN J. (dir.), *Histoire du Havre*, Toulouse, Éditions Privat, pp. 193-218.

CLAVAL P. (2013), « Le rôle du terrain en géographie », *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasilera de geografia*, no. 17, en ligne, <https://doi.org/10.4000/confins.8373>.

FLÉCHER C. (2015), *Navigations humaines au gré du flux mondialisé : le travail des marins de commerce sur les navires français de nos jours*, Thèse de doctorat, Université Paris Nanterre.

FOULQUIER É., MAUGERI S. (2014), « La notion de communauté portuaire », in FOULQUIER É. et LAMBERTS C. (dir.), *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale : regards sur les pays d'Europe du Sud*, Paris, CNRS Éditions, pp. 75-123.

FOULQUIER É. (2016), « Prendre la mesure de la conflictualité portuaire », *L'Information géographique*, vol. 80, no. 4, pp. 56-75, <https://doi.org/10.3917/lig.804.0056>.

FRÉMONT A. (2007), *Le monde en boîtes : conteneurisation et mondialisation*, Arcueil, INRETS.

FRÉMONT A. (2009), *La mémoire d'un port : Le Havre*, 2^e édition, Paris, Arléa.

GABORIEAU D. (2016), *Des usines à colis : trajectoire ouvrière des entrepôts de la grande distribution*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

GRIMAUD E. (2015), « Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre », *Norois*, no. 236, pp. 25-38, <https://doi.org/10.4000/norois.5695>.

GRÖVEL A., STEVANOVIC J. (2016), « Attention : femmes à bord ! », *Travail, genre et sociétés*, vol. 36, no. 2, pp. 79-96, <https://doi.org/10.3917/tgs.036.0079>.

GUINARD P. (2015), « De la peur et du géographe à Johannesburg (Afrique du Sud) », *Géographie et cultures*, no. 93-94, pp. 277-301, <https://doi.org/10.4000/gc.4013>.

- INSEE HAUTE-NORMANDIE (2013), « 32 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire du Havre », *Aval*, no. 132, en ligne.
- KRINSKY J., SIMONET M. (2012), « Déni de travail : l'invisibilisation du travail aujourd'hui. Introduction », *Sociétés contemporaines*, vol. 87, no. 3, pp. 5-23, <https://doi.org/10.3917/soco.087.0005>.
- LAVAUD-LETILLEUL V. (2012), « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Noréis*, no. 225, pp. 11-28, <https://doi.org/10.4000/noréis.4320>.
- LE MARCHAND A. (2011), « De la requalification spectaculaire au "working waterfront" », *Rives méditerranéennes*, n°39, pp. 53-68, <https://doi.org/10.4000/rives.4041>.
- LE MARCHAND A. (2017), « Des dockers aux damnés de la mer : néo-corporatisme et syndicalisme transnational », *Variations. Revue internationale de théorie critique*, no. 20, en ligne, <https://doi.org/10.4000/variations.794>.
- LÉCUYER M. (2022), « La féminisation des ports à l'arrêt ? Les pratiques des employeurs et leurs conséquences dans deux ports nord-européens », *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain. Cahiers du MIMMOC*, no. 28, en ligne, <https://doi.org/10.4000/mimmoc.10878>.
- LORIOU M. (2019), « Le réel à l'épreuve de l'écriture. Introduction au dossier "Ecrire à propos du travail" », *Les Mondes du Travail*, no. 22, pp. 13-26.
- LOUBET L., SERRY A. (2022), « Les places portuaires du Nord-Ouest français : recompositions et gouvernances territoriales. Les cas de Dunkerque, Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire », *Noréis*, vol. 263, no. 2, pp. 95-117, <https://doi.org/10.4000/noréis.12554>.
- MICHALON B., BRUSLÉ T., CLOCHARD O., DARLEY M., MILHAUD O., MORELLE M. (2021), « Enquêter dans les lieux d'enfermement. Retour collectif sur une expérience de recherche », *Carnets de géographes*, no. 15, <https://doi.org/10.4000/cdg.7324>.
- OLIVIER DE SARDAN J.-P. (1995), « La politique du terrain », *Enquête*, no. 1, pp. 71-109, <https://doi.org/10.4000/enquete.263>.
- OUATTARA F. (2004), « Une étrange familiarité. Les exigences de l'anthropologie "chez soi" », *Cahiers d'études africaines*, vol. 44, no. 175, pp. 635-657, <https://doi.org/10.4000/etudesafriaines.4765>.
- PENEFF J. (1996), « Les débuts de l'observation participante ou les premiers sociologues en usine », *Sociologie du travail*, vol. 38, no. 1, pp. 25-44, <https://doi.org/10.3406/sotra.1996.2240>.
- PIGENET M. (2003), « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix*, no. 63, pp. 79-90, <https://doi.org/10.3406/polix.2003.1293>.
- PIGENET M. (2006), « Solidarité internationale et fermeture professionnelle : les horizons multiples des dockers français », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 84, no. 4, pp. 38-48, <https://doi.org/10.3917/mate.084.0006>.
- PROUTIERE G., MAUION H., GUICHARD-CLAUDIC Y., BIGOT J.-F., COUDERC-MORANDEAU S., HÉAS F., LAMBERTS C., LE GREL L., MANDIN F., OLLIVIER P. (2016), *La mer au féminin. Essai pluridisciplinaire sur l'évolution du rôle et du statut des femmes dans les activités maritimes*, Rapport de recherche, Université de Nantes.

- RAULIN F., LOUBET L., SERRY A. (2020), « La ville portuaire européenne moyenne, un territoire particulier ? », *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, no. 74, pp. 37-50, <https://doi.org/10.25518/0770-7576.6008>.
- RIVOAL H. (2018), *Les hommes en bleu. Une ethnographie des masculinités dans une grande entreprise de distribution*, Thèse de doctorat, Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis.
- ROY D. (2006), *Un sociologue à l'usine : textes essentiels pour la sociologie du travail*, Paris, La Découverte.
- SCOTT J. (2019), *La domination et les arts de la résistance : fragments du discours subalterne*, Paris, Éditions Amsterdam.
- TALIANO-DES GARETS F. (dir.) (2022), *Ports d'Europe : images et imaginaires, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, CNRS éditions.
- TURNBULL P., FAIRBROTHER P., HEERY E., MARTINEZ LUCIO M., STROUD D. (2009), *Women in Ports. Report for the ITF/ETF*, Centre for Global Labour Research, Université de Cardiff.
- VIGARIÉ A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette.
- WEBER F. (1989), *Le travail à-côté : étude d'ethnographie ouvrière*, Paris, EHESS-INRA.

NOTES

1. L'expression « les mondes du travail », au pluriel, vient de l'histoire : citons par exemple l'Association française pour l'histoire des mondes du travail, fondée en 2013. Elle fonctionne comme une catégorie conceptuelle assez souple (ou assez lâche), mais permet d'insister sur la coexistence de plusieurs mondes socio-professionnels et sur leur dimension spatiale (la mine, l'usine, l'atelier, les bureaux, etc.) J'importe ici cette catégorie en géographie, à partir d'un critère spatial (les travailleurs et travailleuses liées au territoire portuaire).
2. *Des femmes sur les docks. Rapports de genre, travail et production de l'espace dans les villes portuaires du Havre (France) et de Felixstowe (Royaume-Uni)*, thèse en préparation à l'université Montpellier 3 Paul Valéry.
3. Au Havre, les femmes constituent environ un tiers des effectifs portuaires (tous employeurs confondus). À Felixstowe, elles représentent moins de 6% des employé.es direct.es de l'autorité portuaire. Le taux de féminisation chez les autres employeurs liés à l'activité portuaire est inconnu, faute de données (Lécuyer, 2022).
4. Au 01/02/2023, le corpus comprenait 41 entretiens avec des travailleurs.euses portuaires et 10 avec des acteurs institutionnels en tant qu'informateurs-clés. Au Havre, 19 entretiens ont été menés auprès de travailleurs.euses portuaires, dont 10 hommes et 9 femmes, et 3 auprès d'acteurs institutionnels. À Felixstowe, ce sont 22 entretiens auprès de travailleurs.euses, dont 13 hommes et 9 femmes, et 7 auprès d'acteurs institutionnels qui ont été conduits.
5. Dans cet article, « le port » désigne le territoire productif, tandis que « le Port » désigne l'autorité portuaire en tant qu'employeur.
6. Par exemple, une enquête qualitative a été récemment menée auprès de ce type d'acteurs dans le cadre du projet PORTERR – Ports et Territoires (Université Le Havre Normandie, en cours depuis 2018) ; pour une restitution partielle des résultats, voir Loubet et Serry, 2022.
7. À Le Port (île de la Réunion), une dizaine de femmes ont entamé une carrière de dockère depuis 2007. Voir l'article de presse « À la Réunion, des femmes s'imposent sur les docks », J. Talpin, *Le Monde*, 24-25/10/2021.
8. En contexte régional européen, on peut définir un grand port de commerce à partir de seuils : sa superficie (autour de 10 000 ha), son trafic annuel (supérieur à 50 millions de tonnes) et sa

place dans la hiérarchie portuaire européenne et nationale, qui lui permet de tenir un rôle pivot. Le Havre tombe nettement dans cette catégorie ; de plus, il occupe encore le 70^e rang au classement des cent premiers ports mondiaux d'après le Shanghai International Shipping Institute (2022). Le cas de Felixstowe prête à discussion : sa superficie est moindre (3 500 ha) et c'est un grand port *de conteneurs* spécifiquement (1^{er} port britannique et 10^e port européen pour ce type de fret en 2022). J'ai donc choisi de le considérer en tant que tel.

9. Dans cet article, l'écriture inclusive sert à souligner la mixité des professions. Celles genrées au masculin sont exclusivement exercées par des hommes, et inversement pour celles genrées au féminin.

10. Par exemple : l'Association internationale villes et ports (AIVP), basée au Havre.

11. Sur la catégorie émergente de « ville portuaire moyenne » dans les recherches portuaires, voir Raulin, Loubet et Serry, 2020.

12. Le détournement du temps de travail, des matériaux et des outils de l'entreprise pour la confection d'objets privés, utilitaires ou décoratifs (Anteby, 2003).

13. Le vol de marchandises par les dockers (Pigenet, 2003).

14. Notons que le traitement journalistique des affaires de trafic insiste sur la participation de certains dockers, mais passe sous silence la profession de la majorité des condamnés et suspects : douaniers corrompus, manutentionnaires, agents de maintenance, anciens dockers, « petites mains » précaires et trafiquants expérimentés. Voir par exemple le reportage « Menaces, enlèvements, assassinat... Coke en docks au port du Havre », S. Marteau, *Le Monde*, 4/11/2020.

15. L'autre possibilité était d'obtenir une accréditation auprès du comité interentreprise des dockers : mais ni ce comité ni la CGT n'ont répondu à mes sollicitations. Ce refus recoupe le témoignage de trois transitaires, qui m'ont rapporté que leur entreprise elle-même peinait à obtenir des badges d'accès aux terminaux auprès du comité interentreprise ; ils ont donc pour habitude d'emprunter le badge d'un collègue, pourtant nominatif.

16. Le ressentiment des autres travailleurs.euses portuaires à l'endroit des dockers (« trop payés », « toujours en grève ») est ancien : A. Le Marchand témoigne ainsi de scènes d'animosité au Havre à l'été 1986 (Le Marchand, 2017). Avec la réforme portuaire de 1992 et le conflit social qu'elle a suscité, les discours de la classe politique, de la direction du Port et des médias ont concrètement durci la polarisation entre des dockers « bloqueurs » et le reste des travailleurs.euses « pris en otage ». À Felixstowe, l'enquête a permis de recueillir de semblables marques de jalousie.

17. L'analyse de la presse régionale et nationale (sur la période 2010-2022) montre que les journalistes ne parviennent guère plus à recueillir la parole des dockers, si ce n'est celle des responsables syndicaux au temps des mobilisations.

18. L'entreposage-distribution employait environ 12% d'intérimaires en 2019. Voir « En 2019, l'emploi industrialo-portuaire progresse au Havre et reste quasi stable à Rouen », INSEE Flash Normandie, n°122, 27/09/2022.

RÉSUMÉS

Les enquêtes qualitatives sur le travail portent le plus souvent sur une profession ou une entreprise. L'article suggère de changer d'échelle et défend l'intérêt de la catégorie conceptuelle de « monde du travail », c'est-à-dire un groupe de professions en interaction sur un territoire donné. Il développe le cas du monde du travail portuaire, à partir de deux enquêtes de terrain

inspirées de l'ethnographie, menées dans les villes portuaires de Felixstowe et Le Havre. D'emblée, l'étape de l'accès au terrain permet d'identifier empiriquement des traits typiques du monde du travail portuaire : un terrain fermé et partiellement invisible depuis la ville portuaire. À quelles conditions l'enquête qualitative peut-elle rendre visible les travailleurs et le travail portuaire ? La première partie revient sur la délimitation du monde du travail portuaire, dans une démarche constructiviste fondée sur le va-et-vient entre les deux villes portuaires. Loin de se résumer aux dockers et à leur syndicat, ce monde correspond à un système inégal de professions centrales et de professions péri-portuaires. À partir des difficultés d'accès au terrain, la deuxième partie cherche à objectiver le « terrain fermé », tant spatialement que socialement. Le terrain fermé contraint fortement les possibilités d'ethnographie : la troisième partie pose la question des adaptations tactiques pour voir et recueillir des récits du travail portuaire : enquête par entretiens, par collecte de documents de première main et par observation.

Abstract. Qualitative research on work most often focus on the scale of an occupation or a company. This paper proposes a change of scale, by retaining the conceptual category of "(a) world of work", i.e. a group of professions interacting in a specific territory. It develops the case of the world of port labour, based on two ethnography-inspired field surveys carried out in the port cities of Felixstowe and Le Havre. Straightaway, the step of the access to fieldwork helps identify empirically some common features of the world of port labour: a closed field context, partly invisible when seen from the port city. To what extent can qualitative research make workers and port work more visible? The first part of the paper returns to the delimitation of the world of port labour, in a constructivist approach based on the back-and-forth between the two port cities. Far from being limited to the dockworkers and their union, this world corresponds to an unequal system of central and peripheral occupations within the port city. Based on the difficulties faced by the author to access to the field, the second part seeks to objectify the 'closed field context', both spatially and socially. The closed field context strongly constrains ethnographic opportunities: the third part raises the question of tactical adaptations to see and collect narratives about port labour: survey by interviews, collection of first-hand documents, and observation.

INDEX

Mots-clés : terrain fermé, accès au terrain, enquête qualitative, ville portuaire, travail portuaire, monde du travail, dockers, syndicat

Keywords : closed field context, access in fieldwork, qualitative research, port city, port labour, world of work, dockworkers, trade union

AUTEUR

MARIE LÉCUYER

Doctorante en géographie, Université Paul Valéry Montpellier 3, Université Perpignan, CNRS,
CIRAD, ART Dev UMR 5281
marie.lecuyer[at]ens-lyon.fr