



N° 2873

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 juin 2015

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LA PROPOSITION DE LOI, après engagement de la procédure accélérée, *tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes* (n° 2790).

PAR M. PHILIPPE DURON
Député

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 2790, 2871.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LEVER LES AMBIGUÏTÉS RÉSULTANT DE LA RÉDACTION DE LA LOI DE 1992 POUR GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU MÉTIER D'OUVRIER DOCKER	7
A. TENIR COMPTE DES CONTRAINTES LIÉES À L'ACTIVITÉ PORTUAIRE, UN OBJECTIF QUI A FAÇONNÉ LA RÉGLEMENTATION DU MÉTIER AU COURS DES SIÈCLES	7
1. L'emploi des dockers est marqué de longue date par des contraintes spécifiques	7
2. La loi du 6 septembre 1947 constitue une étape cruciale, en permettant de concilier deux objectifs apparemment exclusifs : la flexibilité et la stabilité	8
3. La loi du 9 juin 1992 permet d'adapter le dispositif à l'évolution du monde portuaire	9
B. LEVER LES AMBIGUÏTÉS DE LA LOI DU 9 JUIN 1992 RELATIVES À LA PRIORITÉ D'EMPLOI DES OUVRIERS DOCKERS	12
1. Il est nécessaire de lever les ambiguïtés d'interprétation des textes pour assurer la pérennité du métier d'ouvrier docker	12
2. L'affaire de Port-la-Nouvelle a fait prendre conscience de la nécessité de lever ces ambiguïtés	13
II. PRÉCISER ET CLARIFIER LA DÉFINITION DU CHAMP OÙ S'APPLIQUE LA PRIORITÉ D'EMPLOI DES DOCKERS	15
A. PRENDRE EN COMPTE LE CADRE JURIDIQUE EUROPÉEN	15
1. Le régime d'emploi des ouvriers dockers français est loin d'être une exception en Europe	15
2. Cependant, il convient d'être vigilant à la compatibilité du cadre d'emploi des ouvriers dockers avec le droit européen	15
B. ADAPTER LA DÉFINITION DU CHAMP D'ACTIVITÉ RÉSERVÉ AUX DOCKERS AUX ÉVOLUTIONS DU SECTEUR PORTUAIRE	17
1. La notion de « <i>postes publics</i> » est devenue inadaptée à la réalité portuaire	18
2. La notion de « <i>lieux à usage public</i> » constitue une source de contentieux	19

TRAVAUX DE LA COMMISSION	21
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	21
II. EXAMEN DES ARTICLES	33
<i>Article 1^{er}</i> (article L. 5343-1 du code des transports) : Définition des ports où s'applique la priorité d'emploi dont bénéficient les ouvriers dockers	33
<i>Article 2</i> (article L. 5343-2 du code des transports) : Définition des catégories d'ouvriers dockers.....	34
<i>Article 3</i> (article L.5343-3du code des transports) : Définition des ouvriers dockers professionnels mensualisés.....	34
<i>Article 4</i> (art. L. 5343-4 du code des transports) : Définition des ouvriers dockers professionnels intermittents	35
<i>Article 5</i> (article L. 5343-6 du code des transports) : Définition des ouvriers dockers occasionnels.....	36
<i>Article 6</i> (article L. 5343-7 du code des transports) : Définition des activités pour lesquelles les dockers bénéficient d'une priorité d'emploi.....	38
<i>Article 7</i> (article L. 5343-7-1 du code des transports) : Définition des règles de priorité applicables aux différentes catégories d'ouvriers dockers	40
<i>Article 8</i> (article L. 5343-8 du code des transports) : Modification rédactionnelle de l'article instituant les BCMO.....	41
<i>Article 9</i> : Demande de rapport sur la mise en œuvre de la charte nationale mentionnée à l'article L. 5343-7 du code des transports	42
TABLEAU COMPARATIF	43
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	49

INTRODUCTION

En 2013, un conflit éclate à Port-La-Nouvelle au sujet du non-respect par un des manutentionnaires locaux du port des règles relatives à l'emploi des ouvriers dockers.

Cette affaire a entraîné une prise de conscience des difficultés d'interprétation des textes législatifs sur ce sujet. Un groupe de travail a alors été mis en place. Il a rassemblé, autour de Mme Martine Bonny, ancienne présidente du directoire des grands ports maritimes de Rouen et de Dunkerque – aujourd'hui inspectrice générale de l'écologie et du développement durable –, l'ensemble des acteurs du secteur de la manutention portuaire : syndicats de dockers, représentants des entreprises de manutention, représentants des entreprises utilisatrices de transport de fret, autorités portuaires, membres de l'administration en charge du transport maritime et personnalités qualifiées.

La proposition de loi dont je suis rapporteur est le fruit de la réflexion menée par ce groupe de travail, dont je salue l'esprit constructif et la qualité du travail effectué. Ce travail a abouti à un résultat consensuel, permettant d'éliminer les ambiguïtés des textes régissant l'emploi des ouvriers dockers.

Par ailleurs, ce travail a contribué à introduire un mécanisme novateur avec le recours à une charte, qui permettra de favoriser le dialogue entre les acteurs portuaires sur les projets de nouvelles implantations industrielles. Cette charte incite toutes les parties prenantes à se mobiliser autour de la fiabilité et de la compétitivité, qui sont deux fondamentaux incontournables pour le dynamisme économique des ports.

Enfin, la commission européenne étant très vigilante sur le respect du droit de la concurrence et des principes de liberté d'établissement et de libre prestation de services dans l'organisation de la manutention portuaire, cette proposition de loi a été élaborée dans le respect de ces principes.

Le premier objectif de ce texte est de supprimer toute corrélation entre l'existence d'un régime de priorité d'emploi des dockers et la présence de dockers intermittents sur une place portuaire. C'est l'objet des articles 1^{er} à 5 et 7.

Son second objectif de ce texte est de clarifier le périmètre de la priorité d'emploi des ouvriers dockers, qui a donné lieu à nombre d'interprétations divergentes par le passé. C'est l'objet de l'article 6.

I. LEVER LES AMBIGUÏTÉS RÉSULTANT DE LA RÉDACTION DE LA LOI DE 1992 POUR GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU MÉTIER D'OUVRIER DOCKER

A. TENIR COMPTE DES CONTRAINTES LIÉES À L'ACTIVITÉ PORTUAIRE, UN OBJECTIF QUI A FAÇONNÉ LA RÉGLEMENTATION DU MÉTIER AU COURS DES SIÈCLES

La loi du 9 juin 1992⁽¹⁾ a introduit une réforme majeure dans les règles régissant l'emploi des dockers en programmant l'extinction du régime de l'intermittence issu de la loi du 6 septembre 1947⁽²⁾ et en généralisant la mensualisation. Cependant, certaines ambiguïtés dans la rédaction des textes ont été sources de divergences d'interprétation au plan local, faisant craindre que le principe de priorité d'embauche des dockers fixé par la loi de 1947 ne puisse plus s'appliquer sur un port, dès lors qu'il n'y a plus de dockers intermittents sur ce port.

Les dockers intermittents sont aujourd'hui moins de 70 à exercer encore leur activité sur un port et doivent partir en retraite d'ici 2018. De ce fait, il est apparu particulièrement urgent de corriger les ambiguïtés qui pouvaient affecter la lecture des articles du code des transports qui fixent le régime d'emploi des dockers. En effet, ce sont aujourd'hui plus de 4 300 dockers professionnels mensualisés qui sont concernés par l'application de ces articles, sans compter les nombreux dockers occasionnels.

1. L'emploi des dockers est marqué de longue date par des contraintes spécifiques

Comme le souligne Michel Pigenet⁽³⁾, l'emploi des dockers a été pendant plusieurs siècles marqué par la nécessité pour les employeurs de recourir à une main-d'œuvre intermittente, du fait des **aléas inhérents à l'activité portuaire** : *« Tributaire des incertitudes météorologiques, des rythmes saisonniers et des aléas spéculatifs du commerce, l'activité en exacerbe les caprices. Tandis que les périodes creuses succèdent aux temps de « presse », les armateurs exigent une réduction maximale des onéreuses durées d'immobilisation. Ainsi la bonne marche et la réputation d'un port sont-elles fonction de sa capacité à répondre, sans retard, à toutes les tâches qui se présentent », ce qui « suppose l'existence d'un excédent de main-d'œuvre immédiatement disponible ».*

(1) Loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

(2) Loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 portant organisation du travail de manutention dans les ports maritimes et de navigation.

(3) Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX^e-XX^e siècles », in *Genèses* 2001/1, n° 42.

Par ailleurs, **l'autorité publique a, de longue date, porté un intérêt particulier aux conditions d'exercice de ces activités de manutention.** En effet, *« sur les quais, l'histoire de la profession se résume, à grands traits, dans l'alternance du travail « libre » et du travail « réglé » par lequel se signale l'intervention des pouvoirs publics »*. Cette intervention s'explique par le fait que *« les autorités ne sauraient se désintéresser des ports, points d'appui stratégiques des flottes de guerre et de commerce en charge des liaisons avec l'empire et l'étranger, portes d'entrée et de sortie des hommes comme des marchandises »*.

L'encadrement de la profession par les autorités publiques s'est développé dans le cadre de « métiers réglés » sous l'Ancien Régime puis d'associations professionnelles sous la Restauration. **Avec l'avènement de la Monarchie de Juillet, cette volonté de réglementation s'estompe**, ce qui accélère l'entrée en crise de l'ancienne organisation du travail, par ailleurs fragilisée par l'essor du trafic maritime (facilité par l'augmentation de la taille des navires) ainsi que par la modernisation des équipements portuaires et des techniques de manutention. Cette évolution est achevée dans les premières décennies de la Troisième République.

Cependant, dès le Second Empire, en réponse aux difficultés que cette déréglementation génère, **les compagnies d'entrepôt et de navigation s'efforcent de stabiliser une partie de leur main-d'œuvre** et un système comprenant **plusieurs marchés du travail emboîtés** se met en place, système qui distingue les dockers « abonnés », jouissant d'un emploi permanent, des « auxiliaires » intermittents, qui disposent d'une priorité d'embauche quand des travaux supplémentaires sont à effectuer. Cette évolution se renforce au début du XX^e siècle, du fait notamment du développement des syndicats. Par ailleurs, les nécessités de la Seconde Guerre mondiale induisent un renforcement décisif de la réglementation de la manutention portuaire.

Ce processus trouve son aboutissement dans la loi du 6 septembre 1947 qui conduit à *« doter l'intermittence d'un statut »*, pour reprendre la formule employée par Michel Pigenet.

2. La loi du 6 septembre 1947 constitue une étape cruciale, en permettant de concilier deux objectifs apparemment exclusifs : la flexibilité et la stabilité

Dans le cadre instauré par la loi du 6 septembre 1947 (codifiée par la suite aux articles L. 511-1 et suivants du code des ports maritimes), les dockers ne sont pas liés à un employeur par un contrat de travail à durée indéterminée mais sont **embauchés à la journée** (pour un shift) **ou à la demi-journée** (pour une vacation) **par les entreprises de manutention du port**, qui sont **souvent concessionnaires de l'outillage public** du port et offrent leurs services aux armateurs et aux chargeurs. Une fois la vacation terminée, le docker et l'employeur sont réciproquement libérés de tout lien contractuel et le docker est à nouveau à la disposition de l'ensemble des entreprises de manutention

L'exercice du métier de docker professionnel est subordonné à l'obtention d'une **carte professionnelle**, ce qui permet d'identifier les dockers qui constituent le « noyau stable » de la main-d'œuvre des dockers occasionnels, qui constituent une main-d'œuvre d'appoint.

L'organisation de l'embauche est confiée à des organismes tripartites associant représentants des autorités portuaires, entreprises de manutention et ouvriers dockers : les **bureaux centraux de main-d'œuvre** (BCMO). Ces derniers sont chargés de la délivrance et du retrait des cartes professionnelles (dites « cartes G »), qui sont des substituts aux contrats de travail individuels. Ils sont placés sous la tutelle administrative et financière de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), organisme tripartite composé de représentants de l'État, de dockers et d'employeurs.

Les dockers se voient reconnaître une **priorité d'embauche par rapport à d'autres personnels** pour un certain nombre de travaux de manutention définis par décret. Par ailleurs, **au sein de la catégorie des dockers, les dockers professionnels** bénéficient d'une « *priorité absolue d'embauche* » sur les dockers occasionnels. En contrepartie, les dockers professionnels sont obligés de se **présenter régulièrement à l'embauche**. Par contre, les dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter régulièrement à l'embauche et peuvent aller travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.

Pour les périodes où tous les dockers ne pourraient trouver d'embauche sur le port, un système d'indemnisation de l'inemploi par le **versement d'une indemnité de garantie** est mis en place. Ces indemnités sont versées aux dockers par le BCMO du port sur lequel ils travaillent. Cependant, au niveau national, le système d'indemnisation est géré par la CAINAGOD, qui recouvre les cotisations patronales destinées à son financement et qui gère le compte des BCMO pour le versement des indemnités.

3. La loi du 9 juin 1992 permet d'adapter le dispositif à l'évolution du monde portuaire

Les bouleversements des méthodes de travail portuaire liées au développement, à partir des années 1960, de la **mécanisation** et de la **conteneurisation**, ont profondément remis en cause le statut juridique des dockers. En parallèle, les évolutions du droit commun du travail permettaient, dans une certaine mesure, d'appréhender les spécificités portuaires, qui relevaient jusqu'alors d'un régime particulièrement dérogoaire.

Ces évolutions ont **conduit à l'adoption de la loi du 9 juin 1992**, codifiée dans le code des ports maritimes.

L'une des mesures principales de cette loi est la **programmation de l'extinction progressive du régime de l'intermittence** mis en place par la loi de 1947 et son **remplacement par la mensualisation des dockers professionnels**.

Cependant, la loi prévoit le **maintien**, à côté des dockers professionnels mensualisés et des dockers professionnels intermittents (ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée), **de la catégorie des dockers occasionnels**. Ceux-ci sont embauchés par le biais de « CDD d'usage », définis par le 3^o de l'article L. 1242-2 du code du travail⁽¹⁾.

Si les **règles applicables aux dockers professionnels mensualisés** se rapprochent du **droit commun du travail**, la liberté d'embauche de l'employeur est limitée par un **double système de priorité d'embauche**⁽²⁾ :

– les ouvriers dockers ont, dans leur ensemble, **priorité sur d'autres personnels**, pour effectuer des travaux de manutention définis par décret ;

– pour la réalisation de ces travaux, les dockers professionnels mensualisés bénéficient d'une **priorité d'embauche sur les dockers professionnels intermittents**, qui eux-mêmes bénéficient d'une **priorité d'embauche sur les dockers occasionnels**.

Si les « cartes G » ne sont plus délivrées aux dockers professionnels à compter du 1^{er} janvier 1992, la loi du 9 juin 1992 institue un **régime transitoire** pour ceux qui en sont titulaires à cette date :

– s'ils le souhaitent, ils peuvent continuer à travailler en tant qu'intermittents ;

– s'ils choisissent la mensualisation, ils conservent la carte G, qui leur permet de revenir au régime de l'intermittence en cas de licenciement économique par exemple⁽³⁾.

(1) Le 3^o de l'article L. 1242-2 du code du travail prévoit qu'un contrat de travail à durée déterminée peut être conclu pour des emplois « pour lesquels, dans certains secteurs d'activité définis par décret ou par convention ou accord collectif de travail étendu, il est d'usage constant de ne pas recourir au contrat de travail à durée indéterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de ces emplois ». Or la Convention collective nationale unifiée ports et manutention du 15 avril 2011 dispose que ses signataires « conviennent que l'activité de manutention portuaire et celle de débarquement des produits de la pêche au sein des ports de pêche [...] constituent un secteur d'activité où il est d'usage constant, au sens de l'article L. 1242-7 du code du travail, de recourir au contrat de travail à durée déterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de certains emplois » et que « les emplois concernés sont ceux correspondant aux ouvriers dockers occasionnels ».

(2) Cf. rédaction de l'article L. 511-2 du code des ports maritimes issue de la loi du 9 juin 1992.

(3) En application de l'article L. 511-2 du code des ports maritimes dans sa rédaction résultant de la loi du 9 juin 1992 : « Les ouvriers ainsi mensualisés conservent leur carte professionnelle [...] tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée ; ils conservent également leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel. Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre décide, dans des conditions définies par décret, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle. ».

Aujourd'hui, **il y a plus de 4 300 dockers professionnels mensualisés, dont près de 60 % ne sont pas issus de l'intermittence.** Il ne reste plus que **150 dockers intermittents environ** dont un peu moins de 70 en activité. Du fait des départs en retraite, la fin du régime de l'intermittence se profile à l'échéance de **2018**.

Les **dockers professionnels qui ont choisi de rester intermittents** continuent de travailler à la vacation. Ils bénéficient d'une priorité d'embauche sur les dockers occasionnels et, en contrepartie, ils sont tenus de se présenter régulièrement à l'embauche et d'accepter les travaux qui leur sont proposés ⁽¹⁾.

Si les dockers professionnels mensualisés ne relèvent plus de la CAINAGOD ni des BCMO, il en va différemment des dockers professionnels intermittents, vis-à-vis desquels ces organismes continuent à exercer les fonctions qui leur avaient été attribuées en 1947.

Les BCMO continuent à tenir le registre des ouvriers dockers professionnels intermittents (et celui des ouvriers dockers professionnels mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle) et la liste des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents. Ils sont chargés du **recouvrement de la contribution versée par les employeurs de main-d'œuvre** dans les ports ⁽²⁾. Selon les cas, ce sont les BCMO ou les caisses de congés payés qui procèdent au **paiement** aux ouvriers dockers professionnels intermittents de **l'indemnité de garantie** ⁽³⁾ et, le cas échéant, de l'indemnité compensatrice ⁽⁴⁾.

Pendant, le **mécanisme de péréquation nationale** sur lequel reposait le financement des indemnités de garantie dont peuvent bénéficier les dockers intermittents est **supprimé** : si le montant de l'indemnité de garantie reste fixé au niveau national, le taux de la cotisation imposée aux employeurs est désormais fixé port par port ⁽⁵⁾.

(1) Cf. articles L. 5343-4, L. 5343-5, L. 5343-6 et L. 5343-7 du code des transports (qui reprennent les articles L. 511-2, L. 511-4 et L.511-5 du code des ports maritimes).

(2) Cf. articles L. 5343-11 et L. 5343-12 du code des transports (qui reprennent l'article L. 521-6 du code des ports maritimes).

(3) En application de l'article L. 5343-18 du code des transports (qui reprend les articles L. 521-1 et L. 521-2 du code des ports maritimes), « l'ouvrier docker professionnel intermittent qui n'a pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite " indemnité de garantie " ».

(4) En application de l'article L. 5343-17 du code des transports (qui reprend l'article L. 521-8 du code des ports maritimes), les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application des dispositions de l'article L. 5343-16 bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. ».

(5) Cf. article L. 5343-12 du code des transports.

B. LEVER LES AMBIGUÏTÉS DE LA LOI DU 9 JUIN 1992 RELATIVES À LA PRIORITÉ D'EMPLOI DES OUVRIERS DOCKERS

L'article L. 5343-1 du code des transports prévoit que « *les ports maritimes de commerce dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents [...] sont déterminés par l'autorité compétente* ».

L'interprétation de cet article a suscité deux difficultés, concernant, pour l'une, la pérennisation du métier d'ouvrier docker et, pour l'autre, l'application de la priorité d'embauche des dockers.

1. Il est nécessaire de lever les ambiguïtés d'interprétation des textes pour assurer la pérennité du métier d'ouvrier docker

Ce sont **dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1 du code des transports**, dont la liste actuelle est fixée par l'arrêté du 25 septembre 1992⁽¹⁾, **que s'appliquent les articles L. 5343-1 à L. 5343-7 du code des transports** relatifs à l'emploi des dockers. En effet, l'article L. 5343-2 définit les différentes catégories d'ouvriers dockers qui existent « *dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1* », catégories dont les caractéristiques et les **règles en matière d'embauche** sont définies par les articles L. 5343-3 à L. 5343-7.

Par ailleurs, **l'article R. 5343-2 du code des transports**, qui délimite le **champ d'activités** auquel s'applique la priorité d'embauche des dockers, renvoie aux « *dans les ports figurant sur la liste prévue à l'article L. 5343-1* ».

Or les ports mentionnés à cet article sont « *les ports maritimes de commerce dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents* ».

Dans une analyse qu'il consacre au droit de la manutention portuaire, Laurent Bordereaux indique que « *d'aucuns considèrent que le champ d'application de la loi de 1992 ne concerne que les ports comportant la présence de dockers intermittents. Cette analyse, que l'on peut déduire de la lettre du texte, permettrait d'envisager de soustraire de la liste des ports de l'arrêté du 25 septembre 1992 – et, partant, des dispositions de la loi – les ports où il n'y a plus de dockers intermittents (situation de plus en plus fréquente)* »⁽²⁾.

(1) Arrêté du 25 septembre 1992 désignant les ports maritimes de commerce de la métropole comportant la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents et portant constitution de bureaux centraux de la main-d'œuvre. La liste fixée par l'article 1er de cet arrêté comprend les ports de : Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Brest, Douarnenez, Concarneau, Lorient, Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Port-Vendres, Port-la-Nouvelle, Sète, Marseille, Toulon, Nice, Bastia et Ajaccio.

(2) Laurent Bordereaux, Jurisclasser, fascicule 5-97 « Manutention portuaire »

Cependant, il considère que **cette interprétation ne semble pas s'imposer** car « *on peut affirmer aussi que l'ancien article L. 511-1 du code des ports maritimes (devenu l'article L. 5343-1 du code des transports) ne fait qu'organiser la désignation des ports soumis à la loi sur la base de l'existence de dockers intermittents, sans pour autant disposer que les ports ainsi désignés seront exclus du champ d'application de la loi s'ils ne comportent plus d'intermittents* ». Cette interprétation est **étayée** par le fait que la loi du 9 juin 1992 n'avait pas eu pour seul objet de traiter de la question des dockers intermittents, mais qu'elle régissait également la situation des dockers mensualisés et occasionnels. Soustraire les ports sur lesquels ne travaillent plus de dockers intermittents du champ d'application de la loi conduirait à **priver les dockers mensualisés et occasionnels des droits qu'ils tiennent expressément de cette même loi de 1992**.

Par ailleurs, comme le rappelle Martine Bonny dans son rapport, « *si le législateur, en 1992 a effectivement voulu prévoir l'extinction du régime de l'intermittence, précaire et défaillant au plan économique et social, il n'a nullement souhaité mettre un terme au métier de docker* », ce que traduisent les réformes de 1992 et 2008.

La réforme de 1992, qui a conduit à la mensualisation des ouvriers dockers dans le cadre des entreprises privées de manutention grâce à la conclusion de contrats de travail à durée indéterminée, montre que le Gouvernement « *a souhaité asseoir juridiquement et économiquement le métier d'ouvrier docker en l'intégrant dans l'entreprise privée de manutention* ». Par ailleurs, cette réforme a permis d'introduire progressivement le droit commun du travail dans le domaine de la manutention portuaire en faisant explicitement référence à la nécessité d'élaborer une convention collective de branche et ne cherchait donc pas, en prévoyant l'extinction du régime de l'intermittence à « *construire un système socialement et économiquement encore plus précaire au travers d'une dérégulation généralisée* ».

Enfin, la réforme introduite par la loi du 4 juillet 2008, qui s'est traduite par le rattachement de près de 800 grutiers et portiqueurs aux entreprises de manutention portuaire, montre que « *le législateur de 2008 ne se plaçait aucunement dans une perspective d'extinction du métier de docker, mais signait, à l'inverse, sa reconnaissance* »⁽¹⁾.

2. L'affaire de Port-la-Nouvelle a fait prendre conscience de la nécessité de lever ces ambiguïtés

Les difficultés d'interprétation proviennent essentiellement de la rédaction de l'article R. 5343-2 du code des transports qui définit la liste des travaux pour lesquels les dockers sont embauchés en priorité sur les « *ports figurant sur la liste prévue à l'article L. 5343-1* ». Cet article **semble lier définition des activités où s'applique la règle de la priorité d'embauche des dockers et existence de dockers intermittents** sur le port, ce qui a été source de contentieux.

(1) Martine Bonny, *Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers*, juillet 2014, p. 2.

En 2013, la Fédération nationale des ports et docks de la CGT et l'Union nationale des industries de la manutention sont averties du fait que **l'un des manutentionnaires locaux du port de Port-la-Nouvelle** ne respecte pas les règles fixées par la Convention collective nationale unifiée ports et manutention du 15 avril 2011 et le code des ports maritimes. Est alors mis en cause le **non-respect de l'article R. 511-2 du code des ports maritimes**, devenu depuis l'article R. 5343-2 du code des transports. La région Languedoc-Roussillon, autorité concédante du port de Port-la-Nouvelle, s'interroge sur certaines dispositions du code des ports maritimes qui n'auraient plus de raison de s'appliquer, dès lors qu'il n'y a plus, sur une place portuaire donnée, d'ouvrier docker intermittent. Cette affaire a **entraîné une prise de conscience des difficultés d'interprétation des textes**, qui a conduit à la **mise en place du groupe de travail** à l'origine de présente proposition de loi.

Article R. 5343-2 du code des transports

En application de l'article L. 5343-7, dans les ports figurant sur la liste prévue à l'article L. 5343-1, les opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux aux postes publics sont, sous les réserves indiquées au deuxième alinéa, effectuées par des ouvriers dockers appartenant à l'une des catégories définies à l'article L. 5343-2. Il en est de même des opérations effectuées dans des lieux à usage public, tels que terre-pleins, hangars ou entrepôts, situés à l'intérieur des limites du domaine public maritime et portant sur des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, peuvent être effectuées, sans avoir recours à la main-d'œuvre des ouvriers dockers, les opérations suivantes : déchargement ou chargement du matériel de bord des navires et des bateaux et avitaillement de ceux-ci, déchargement ou chargement des bateaux par les moyens du bord ou par le propriétaire de la marchandise au moyen des personnels de son entreprise, manutentions liées à un chantier de travaux publics sur le port considéré, reprise sur terre-pleins ou sous hangars et chargement sur wagons ou camions par le personnel du propriétaire de la marchandise, déchargement du poisson des navires et bateaux de pêche par l'équipage ou le personnel de l'armateur.

II. PRÉCISER ET CLARIFIER LA DÉFINITION DU CHAMP OÙ S'APPLIQUE LA PRIORITÉ D'EMPLOI DES DOCKERS

A. PRENDRE EN COMPTE LE CADRE JURIDIQUE EUROPÉEN

1. Le régime d'emploi des ouvriers dockers français est loin d'être une exception en Europe

La notion de priorité d'emploi des ouvriers dockers et la définition d'un champ d'activités spécifique dans lequel cette priorité s'applique **n'est pas une spécificité française**. Nombre de pays de l'Union Européenne mettent en œuvre des principes similaires. Le champ d'activités où s'applique la priorité d'embauche des dockers est parfois bien plus large qu'en France et, dans certains pays, il s'agit même d'un monopole.

Ainsi, **les pays du Range nord-européen** (Belgique, Allemagne, Pays Bas) et **des pays européens riverains de la Méditerranée** comme l'Espagne, l'Italie ou la Grèce disposent d'une législation de ce type.

Le **Royaume-Uni** et l'**Irlande** font, quant à eux, figure d'**exception**, en ayant fait le choix d'une déréglementation du secteur, qui a entraîné un large recours au travail temporaire par les entreprises de manutention, certaines sociétés s'étant spécialisées dans la fourniture temporaire de main-d'œuvre portuaire.

2. Cependant, il convient d'être vigilant à la compatibilité du cadre d'emploi des ouvriers dockers avec le droit européen

Si le problème de la **compatibilité** des dispositions législatives françaises avec le **droit international ne se pose pas**, du fait du caractère daté des conventions de l'Organisation internationale du travail élaborées à ce sujet⁽¹⁾, la question de la compatibilité des règles nationales avec le **droit européen** doit être analysée avec attention.

Les tentatives pour faire adopter des **directives** dans le domaine de la manutention portuaire en 2004 et 2006 ont **échoué**⁽²⁾.

(1) Plusieurs conventions internationales ont été élaborées sous l'égide de l'Organisation internationale du travail au sujet du régime du travail dans les ports maritimes, ont été ratifiées par la France et lui sont applicables. Il s'agit de la convention de Genève (n° 32) de 1932 sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), de la convention de Genève (n° 137) sur le travail dans les ports de 1973, de la recommandation (n° 145) complétant la convention internationale du travail n° 137 et enfin de la convention de Genève (n° 152) sur la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires de 1979. Pour Laurent Bordereaux, adoptées dans un contexte socio-économique portuaire daté, ces conventions peuvent difficilement conduire à écarter une mesure nationale

(2) Par contre, une directive du 4 décembre 2001 du Parlement européen et du Conseil établit des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Cependant, **certains articles du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne** (TFUE) pourraient concerner ce secteur, d'autant qu'un arrêt de Cour de Justice de l'Union européenne (CJCE) du 4 avril 1974⁽¹⁾ a affirmé le principe de la soumission de l'ensemble des activités économiques aux règles générales au traité. Dans une décision du 11 décembre 1991, **la CJCE** a indiqué que **le droit européen de la concurrence devait être respecté par les entreprises de manutention portuaire**⁽²⁾.

Plusieurs articles du TFUE ont déjà été invoqués – pas toujours avec succès – pour contester les règles fixées par différents pays européens en matière d'emploi des dockers ou des lamaneurs, notamment :

– l'article 34 (interdiction des mesures d'effet équivalent aux restrictions à l'importation)⁽³⁾,

– l'article 45 (interdiction des discriminations entre les travailleurs, notamment pour des raisons de nationalité)⁽⁴⁾,

– l'article 49 (liberté d'établissement)⁽⁵⁾,

– les articles 102 et 106 (interdiction des pratiques abusives que pourraient développer des entreprises placées en situation de position dominante du fait des droits spéciaux ou exclusifs accordés par un État)⁽⁶⁾.

L'étude de la jurisprudence de la Cour semble indiquer que **les règles relatives à l'emploi des dockers en France**, qui sont **différentes des réglementations mises en cause**, ne sont pas incompatibles avec le droit de l'Union européenne.

La **Commission**, qui est à l'origine de certains de ces contentieux, admet la **reconnaissance d'un métier d'ouvrier docker, assis sur des considérations d'intérêt général**, pour des motifs liés à la sécurité des personnes et des biens, et reposant donc sur une qualification professionnelle spécifique pour l'exercice de cette profession (notamment sous la forme d'agrément et de qualifications adaptées). Elle paraît également **admettre une priorité d'emploi des ouvriers dockers** dans un champ d'intervention et un périmètre bien délimité et non extensif.

(1) CJCE, 4 avril 1974, *Commission des Communautés européennes contre République française*.

(2) CJCE, 10 décembre 1991, *Merci convenzionali porto di Genova SpA contre Siderurgica Gabrielli SpA*

(3) CJCE, 18 juin 1998, *Corsica Ferries France SA contre Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl et Ministero dei Trasporti e della Navigazione*

(4) CJCE, 10 décembre 1991, *Merci convenzionali porto di Genova SpA contre Siderurgica Gabrielli SpA*

(5) CJUE, 11 décembre 2014, *Commission européenne contre Royaume d'Espagne*.

(6) CJCE, 10 décembre 1991, *Merci convenzionali porto di Genova SpA contre Siderurgica Gabrielli SpA et CJCE, 16 septembre 1999, Procédure pénale contre Jean Claude Becu, Annie Verweire, Smeg NV et Adia Interim NV*

Toutefois, elle reste très vigilante sur le **respect du droit de la concurrence et des principes de liberté d'établissement et de libre prestation de services dans l'organisation de la manutention portuaire**, comme en témoigne la mise en demeure adressée à la Belgique en 2014 ou encore le recours en manquement dirigé contre l'Espagne, qui a abouti en décembre dernier.

C'est pourquoi **Martine Bonny précise que « c'est dans le respect de ces principes » qu'elle s'est « attachée à conduire les travaux du groupe »** qui ont conduit à l'élaboration de la présente proposition de loi ⁽¹⁾.

L'actualité récente confirme la nécessité pour le législateur français d'être particulièrement vigilant sur ce sujet. En effet, la réforme qui a été entamée en Belgique à la suite de la mise en demeure de la Commission a entraîné de violents mouvements sociaux.

B. ADAPTER LA DÉFINITION DU CHAMP D'ACTIVITÉ RÉSERVÉ AUX DOCKERS AUX ÉVOLUTIONS DU SECTEUR PORTUAIRE

En l'état du droit, l'article L. 5343-7 du code des transports prévoit que **les dockers bénéficient d'une priorité d'embauche** sur les autres personnels pour **« les travaux de manutention définis par voie réglementaire »**. L'article L. 5343-7 reprend l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, qui n'avait pas été modifié sur ce point par la loi du 9 juin 1992.

Les travaux concernés par cette priorité d'embauche sont définis par **l'article R. 5343-2 du code des transports**, qui reprend l'article R. 511-2 du code des ports maritimes **issu du décret du 12 octobre 1992**. Il s'agit :

– des « opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux aux postes publics » ;

– et des « opérations effectuées dans des lieux à usage public, tels que terre-pleins, hangars ou entrepôts, situés à l'intérieur des limites du domaine public maritime et portant sur des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime ».

Cette définition, qui dès les origines a été source de nombreux contentieux, est devenue encore plus inadaptée à la suite de la réforme du 4 juillet 2008. Celle-ci a en effet entraîné d'importants changements dans le domaine de la construction et de la gestion des outillages, ce qui a contribué à rendre obsolètes les notions de « postes publics » et de « lieux à usage public ».

Les évolutions proposées par l'article 6 de la proposition de loi permettent d'adapter la rédaction de l'article L. 5343-7 du code des transports à ces évolutions et d'éviter le développement de contentieux.

(1) Martine Bonny, *Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers*, juillet 2014, p. 18.

1. La notion de « *postes publics* » est devenue inadaptée à la réalité portuaire

Les évolutions induites par la loi du 4 juillet 2008 ont entraîné une importante remise en question de la notion de « *poste public* », notion qui semblait déjà floue mais qui était restée l'un des supports juridiques de la priorité d'embauche des dockers.

En faisant évoluer la définition des activités pour lesquelles les ouvriers dockers bénéficient d'une priorité d'emploi, cette loi permet donc également de **pérenniser leur activité**.

La notion de « *postes publics* » avait été précisée par la **doctrine administrative**, notamment par une lettre du ministre de l'équipement Albin Chalandon du 14 juin 1971 relative aux postes privés dans les ports maritimes. Cette lettre **définissait la notion de poste public** négativement, **par opposition à celle de poste privé** :

– Un **poste privé** est un poste dont l'usage n'est pas offert à n'importe quel usager et qui n'est pas disponible pour l'exploitation du port ; **c'est une installation** (et non un espace) **servant aux opérations de manutention d'un agent économique particulier**.

– À l'inverse, un poste public est une installation destinée à la manutention dont l'usage est offert à n'importe quel usager du port.

Dans les années 1970, les postes publics pouvaient par exemple concerner des outillages publics non concédés servant à la manutention des marchandises. Cependant, **la notion de « poste public » posait déjà des problèmes d'appréhension avant la réforme de 2008**.

En effet, les **autorisations d'occupation temporaire du domaine public**, et notamment celles constitutives de droits réels⁽¹⁾, ont pu constituer un moyen d'implanter des postes privés.

Par ailleurs, le **recours à l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public** a permis l'implantation de postes privés pour les outillages qu'une entreprise entendait mettre en place et qui étaient nécessaires à ses propres besoins⁽²⁾.

(1) Articles L. 2122-6, L. 2122-17 et L. 2122-18 du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 1311-5 du code général des collectivités territoriales.

(2) L'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public n'existe plus aujourd'hui que dans les ports autonomes (article R. 5313-81 du code des transports) et dans les ports non autonomes de commerce et les ports de pêche relevant de la compétence de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon (article R. 122-11 du code des ports maritimes).

Depuis la réforme de 2008, la notion de « poste public » paraît encore plus inadaptée à la réalité portuaire. En effet, **dans les Grands ports maritimes**, il n'est plus possible de parler de postes publics à propos des terminaux gérés par un opérateur unique dans le cadre d'une **convention de terminal**, d'autant que l'outillage de manutention a été cédé aux entreprises ⁽¹⁾.

Par ailleurs, les **ports autonomes** peuvent également conclure avec une entreprise une telle **convention d'exploitation de terminal** (mais pour un champ plus réduit que dans le cas des grands ports maritimes). Ils peuvent également **concéder ou affermer** à des entreprises privées l'exploitation et la réalisation d'outillages mis à disposition du public ⁽²⁾.

2. La notion de « lieux à usage public » constitue une source de contentieux

L'interprétation des notions employées à l'article R. 5343-2 du code des transports a donné lieu à de nombreux contentieux, sources d'**une abondante jurisprudence** qui a conduit à interpréter cet article dans un **sens restrictif**.

Cependant, comme le rappelle Laurent Bordereaux, *« L'approche décrétaie et jurisprudentielle de la priorité d'embauche des dockers doit [...] être nuancée par certaines pratiques locales [...] visant à faire prévaloir une interprétation extensive de la priorité. »* ⁽³⁾.

Les évolutions proposées par **l'article 6 de la proposition de loi** doivent permettre de **clarifier** le champ dans lequel la priorité d'embauche des dockers sur les autres personnels s'applique, de manière à **limiter à l'avenir les risques de contentieux** et à **fixer des règles claires auxquelles tous les acteurs puissent se référer**.

Pour mémoire, il convient de rappeler les **difficultés suscitées par l'interprétation de la notion de « lieux à usage public »**, qui est l'une des notions fondant le recours à la priorité d'embauche des dockers et qui, à ce titre, a été source de conflits locaux.

(1) *L'article R. 5312-84 de code des transports (ex article R. 105-2 code des ports maritimes) dispose en effet que les conventions de terminal, qui « valent autorisation d'occuper le domaine public », « portent sur l'exploitation et, le cas échéant, la réalisation d'un terminal comprenant les outillages et les aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liés aux navires » et « peuvent aussi comprendre la réalisation de quais ou d'appontements pour ce terminal ».*

(2) *L'article R. 5313-81 du code des transports dispose que : « La réalisation et l'exploitation d'outillages mis à disposition du public sont assurées par le port autonome lui-même ou font l'objet d'une concession ou d'un contrat d'affermage qui peuvent être conclus avec des collectivités publiques, des établissements publics ou des entreprises privées. Des outillages mis en place par une entreprise et nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public. Le port autonome peut également conclure avec une entreprise une convention d'exploitation de terminal ».*

(3) *Laurent Bordereaux, Jurisclasseur, Fascicule 5-97 « Manutention portuaire ».*

À ce sujet, la **circulaire du 20 janvier 1993**⁽¹⁾ de Monsieur Charles Josselin, secrétaire d'État à la mer s'avère d'une interprétation complexe. En effet, elle précise que « *le recours prioritaire aux dockers professionnels ne s'impose pas [...] à l'intérieur d'implantations industrielles et, plus généralement, sur des terre-pleins ou dans des installations à usage privatif, placées sous le régime de l'arrêté d'occupation temporaire avec obligation de service public* » mais que la priorité d'embauche s'applique quand « *le caractère privatif disparaît en cas de mise en œuvre de l'obligation de service public* ».

La décision rendue le 28 mars 2000 par le tribunal de grande instance de La Rochelle dans un contentieux opposant le syndicat des dockers de La Rochelle-Pallice à la S.A. Chacqueneau permet de clarifier la situation en indiquant **qu'à partir du moment où une parcelle domaniale fait l'objet d'une autorisation d'occupation privative (qui plus est constitutive de droits réels)**, elle ne peut être considérée que comme un **lieu à usage privé**.

Affaire du 28 mars 2000, C.C.I. DE LA ROCHELLE c./ Syndicat C.G.T. des ports et docks, F.A.S.T., et Établissements Chacqueneau

– La Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle avait accordé à la S.A. Chacqueneau une autorisation d'occupation temporaire du domaine public qui lui permettait d'occuper une parcelle de 9 000 m² pour y créer une plate-forme logistique de stockage et de distribution de produits transitant par le port.

– Après avoir rappelé que la convention d'occupation du domaine public consentie par la Chambre de commerce et d'industrie à la S.A. Chacqueneau était constitutive de droits réels, lui conférant les prérogatives et obligations du propriétaire, le tribunal de grande instance a considéré que les lieux n'étaient pas à usage public mais à usage privé et donc les opérations qui s'effectuaient dans le périmètre de la parcelle de 9 000 m² objet de la concession n'étaient pas soumises à la règle de la priorité d'embauche, même s'il s'agissait du déchargement d'engins de transport et que les opérations portaient sur des marchandises provenant de la voie maritime ou y étant destinées.

– En revanche, le tribunal a rappelé que toute marchandise provenant de la voie maritime ou y étant destinée et transitant dans les lieux objet de la concession était soumise à la priorité d'embauche des dockers pour les opérations de débarquement, d'embarquement et celles dites de « brouettage » jusqu'au terrain concédé (ce qui correspondait au cas prévu par la première phrase du premier alinéa de l'article R. 511-2 du code des ports maritimes).

(1) Charles Josselin, secrétaire d'État à la mer, Note relative à l'interprétation à donner aux modifications de l'article R. 511-2 du Code des ports maritimes, 20 janvier 1993

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, au cours de sa réunion du mercredi 17 juin 2015, la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, sur le rapport de M. Philippe Duron.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Chers collègues, Je voudrais souhaiter la bienvenue à des magistrats qui sont en formation continue dans le cadre d'un partenariat de l'Assemblée nationale avec l'École nationale de la magistrature, et vont assister à notre séance.

Je vous propose de commencer notre réunion, qui est consacrée à l'examen de la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Sébastien Denaja et moi-même, tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes.

Nous avons, au cours d'une précédente réunion, désigné comme rapporteur M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron, rapporteur. Il s'agit d'un texte à la fois très technique et très simple, qui a trois objectifs. Le premier est d'adapter le droit aux évolutions démographiques de la population des dockers. Le deuxième est de clarifier le domaine d'intervention des ouvriers dockers sur le domaine public portuaire. Le troisième est de transposer les résultats de la négociation entre les parties prenantes de la manutention portuaire, lancée en 2013 par le Gouvernement.

Tributaire des incertitudes météorologiques, des rythmes saisonniers et des aléas du commerce, la manutention portuaire a, dès l'Ancien Régime, fait l'objet d'une organisation particulière, notamment pour l'emploi de la main-d'œuvre.

Le XX^e siècle a été marqué par un effort continu pour favoriser la constitution d'un noyau de main-d'œuvre stable dont la gestion permette cependant une adaptation aux fluctuations caractéristiques de l'activité portuaire.

La loi du 6 septembre 1947 a constitué de ce point de vue une étape cruciale, en permettant de concilier deux objectifs apparemment exclusifs, la flexibilité et la stabilité.

Elle a conduit à former un noyau de main-d'œuvre composé de dockers titulaires d'une carte professionnelle délivrée par le bureau central de la main-d'œuvre (BCMO) de chaque port. Ce bureau supervisait également l'embauche des dockers, qui avait lieu deux fois par jour. Les dockers titulaires de cette carte étaient embauchés pour une journée ou une demi-journée, en fonction de l'activité portuaire. Si l'activité n'était pas suffisante, ceux qui n'avaient pas pu être embauchés recevaient une indemnité de garantie versée par le bureau.

Pour contrebalancer le caractère intermittent de leur activité, les dockers bénéficiaient d'une priorité d'embauche pour certains travaux de manutention portuaire définis par décret. En contrepartie, ils devaient pointer à l'embauche deux fois par jour et étaient sanctionnés s'ils ne respectaient pas cette obligation.

Par ailleurs, pour faire face aux besoins créés par une suractivité ponctuelle, il était possible de faire appel à des dockers occasionnels, qui ne bénéficiaient pas des mêmes garanties que les dockers professionnels, mais n'étaient pas non plus soumis aux mêmes contraintes.

Ainsi, la priorité d'embauche des dockers sur les autres personnels se doublait d'une priorité d'embauche des dockers intermittents sur les dockers occasionnels.

Le bouleversement des méthodes de travail portuaires, lié au développement de la mécanisation et de la conteneurisation, a contribué à remettre en cause le régime d'emploi des dockers fixé par la loi de 1947. Défaillant tant sur le plan économique que sur le plan social, il a été réformé par la loi du 9 juin 1992, dite loi Le Drian, qui a modifié le régime du travail dans les ports maritimes et est restée dans toutes les mémoires.

L'un des objectifs principaux de ce texte était le remplacement du régime de l'intermittence généralisée par une mensualisation des dockers professionnels dans le cadre de contrats à durée indéterminée, relevant du droit commun du travail.

En conséquence, la loi de 1992 a interdit la délivrance de cartes professionnelles pour l'avenir, programmant ainsi l'extinction progressive du régime de l'intermittence. Un régime transitoire a toutefois été mis en place pour les dockers qui étaient titulaires à cette date de la carte professionnelle et qui ne souhaitaient pas passer à la mensualisation. C'était un encouragement, pas une obligation.

Ces dockers, appelés « dockers professionnels intermittents », sont aujourd'hui moins de soixante-dix à exercer leur activité sur un port, les autres étant notamment en congé de longue maladie. Les dockers intermittents devraient partir à la retraite d'ici à 2018.

La rédaction des articles du code des transports régissant la priorité d'embauche des dockers présente certaines ambiguïtés. Celles-ci ont généré localement des contentieux, qui ont fait craindre aux acteurs portuaires que la disparition du dernier docker intermittent sur un port donné n'implique la suppression de la priorité d'embauche dont bénéficient sur ce port les dockers professionnels mensualisés créés par la loi de 1992, ainsi que les dockers occasionnels, qui n'ont pas été supprimés par cette loi.

C'est un contentieux de ce type, intervenu en 2013 à Port-la-Nouvelle, dans l'Aude, qui a entraîné la mise en place du groupe de travail à l'origine de la présente proposition de loi.

Ce groupe de travail a rassemblé, autour de Mme Martine Bonny, ancienne présidente du directoire des grands ports maritimes de Rouen et de Dunkerque – aujourd'hui inspectrice générale de l'écologie et du développement durable –, l'ensemble des acteurs du secteur de la manutention portuaire : syndicats de dockers, représentants des entreprises de manutention, représentants des entreprises utilisatrices de transport de fret, autorités portuaires, membres de l'administration en charge du transport maritime et personnalités qualifiées.

Ce groupe a tenu une trentaine de réunions en 2014. Tous les membres du groupe que nous avons auditionnés ont témoigné de l'esprit constructif qui a animé ses participants et de la qualité du travail effectué à cette occasion.

La présente proposition de loi permettra, par la sécurisation juridique du régime de priorité d'embauche, de pérenniser l'emploi des dockers, dont le professionnalisme est nécessaire pour assurer la sécurité d'une manutention très délicate et de plus en plus technique.

Ces derniers disposent de savoir-faire spécifiques, que la formation initiale comme l'expérience accumulée leur permettent de faire fructifier chaque jour.

Ces savoir-faire sont précieux pour des raisons d'intérêt général, car ils permettent d'assurer en toute sécurité le chargement et le déchargement de cargaisons parfois dangereuses à l'aide d'outillages complexes à manipuler. En outre, la sécurité sur les ports est un problème important ; on ne peut pas laisser pénétrer dans les enceintes portuaires tout un chacun !

Ces savoir-faire sont également précieux, car ils sont un gage de la compétitivité des places portuaires françaises soumises à une concurrence accrue dans le cadre de la mondialisation.

C'est pourquoi je profite de l'occasion qui m'est donnée ici pour appeler l'ensemble des acteurs du secteur à poursuivre et à approfondir leur effort en faveur du développement d'un système de qualification assurant à tous les dockers le meilleur développement possible de leurs compétences et aux entreprises qui les emploient la garantie de la plus haute technicité.

Le premier objet du texte est de supprimer toute corrélation entre l'existence d'un régime de priorité d'emploi des dockers et la présence de dockers intermittents sur une place portuaire.

Dans ce but, la présente proposition de loi procède à une série d'ajustements techniques.

L'article 1^{er} supprime la liste nationale des ports maritimes de commerce où est présente une main-d'œuvre de dockers intermittents. Cette liste était jusqu'ici fixée par un arrêté du 25 septembre 1992. Elle est devenue obsolète.

Les articles 3, 4 et 5 précisent la définition des ouvriers dockers professionnels mensualisés et intermittents et des ouvriers dockers occasionnels.

L'article 7 améliore la rédaction de l'article du code des transports qui fixe le principe de la priorité d'emploi des dockers mensualisés sur les dockers intermittents et des intermittents sur les occasionnels.

Les articles 2 et 8 procèdent à des corrections rédactionnelles.

Le second objet de ce texte est de clarifier le périmètre de la priorité d'emploi des dockers, qui a donné lieu à nombre d'interprétations divergentes par le passé.

Une telle évolution est d'autant plus nécessaire que la loi dite Bussereau du 4 juillet 2008 a entraîné d'importants changements dans le domaine de la construction et de la gestion des outillages. Nous avons procédé, par cette loi, à une unification de ce que l'on appelle la manutention horizontale, c'est-à-dire les gens qui travaillent sur le quai, et de la manutention verticale, c'est-à-dire les gens qui actionnent les grues et les portiques. Cette loi a rendu obsolètes les notions de « postes publics » et de « lieux à usage public » employées par les textes réglementaires d'application de la loi de 1992.

L'article 6 propose donc une nouvelle rédaction de l'article L. 5343-7 du code des transports qui, pour définir ce périmètre, se bornait jusqu'ici à évoquer « les travaux de manutention définis par voie réglementaire ».

Désormais, cet article indique qu'afin de garantir la sécurité des personnes et des biens, un décret en Conseil d'État détermine les travaux de chargement et de déchargement des navires et des bateaux dans les ports maritimes de commerce qui sont prioritairement effectués par des ouvriers dockers ».

Toutefois, les conditions dans lesquelles ces travaux sont effectués pour le compte propre d'un titulaire d'un titre d'occupation domaniale comportant le bord à quai sont fixées conformément à une charte nationale. Il s'agissait d'une question épineuse, en raison d'un problème de compatibilité avec le droit européen.

Le propriétaire d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) est un entrepreneur qui peut librement exercer son activité. On ne peut pas mettre d'entraves à la concurrence et aux initiatives. Alors, comment gérer sur le port à la fois la priorité d'embauche des dockers et la liberté d'exercice permise par l'AOT ? Il ne pouvait donc pas y avoir une réglementation impérative. Il fallait trouver une solution plus souple, fondée sur la négociation. C'est ce qui a été engagé par les différentes parties prenantes au sein de la commission présidée par Mme Martine Bonny. C'est ainsi qu'est né un projet de charte, élaboré dans le cadre de ce groupe de travail.

La charte nationale concerne les nouvelles implantations industrielles en bord à quai et prévoit une procédure comportant de la part de chacun des acteurs concernés des engagements clairs en termes de fiabilité et de compétitivité, sur la base d'un respect mutuel. Il importe que cette charte, qui a fait l'objet d'un travail d'élaboration poussé, soit signée au plus tôt pour combler un vide juridique.

La proposition de loi dont je suis le rapporteur ayant fait l'objet d'une concertation approfondie entre tous les acteurs, je ne vous proposerai d'adopter que quelques amendements rédactionnels, qui permettront de faciliter son application en renforçant sa lisibilité et en limitant toutes les ambiguïtés.

Par ailleurs, je vous proposerai d'adopter un article additionnel demandant la remise d'un rapport au Parlement sur la mise en œuvre de la charte nationale prévue par l'article 6. En effet, le fait que la loi instaure le recours à une charte dans le domaine des relations sociales dans la manutention portuaire constitue une innovation, tant sur le plan juridique que sur le plan pratique. Le Parlement doit donc prêter une grande attention à l'application qui sera faite du dispositif ainsi qu'aux retours d'expérience sur ce sujet.

M. Sébastien Denaja. Au nom du groupe Socialiste, républicain et citoyen, je voudrais saluer le travail du rapporteur, qui a été d'une efficacité remarquable. Après les longs mois de discussion engagés par Mme Martine Bonny, il a conduit nombre d'auditions, qui ont été utiles aux travaux de la Commission.

Ce texte est le fruit d'un long travail d'écoute et de consultation. J'y insiste, car ce secteur a été, dans l'histoire, aux prises avec un certain nombre de difficultés concernant le climat social qui régnait dans certains ports français. La présente proposition de loi est d'abord le gage d'une situation apaisée et d'un avenir qui se profile de manière sereine dans l'ensemble des ports français.

Le titre même de la proposition de loi résume son double objectif. Il s'agit à la fois de consolider et de clarifier l'organisation de la manutention portuaire. Il convient de consolider la situation des ouvriers dockers dont le texte va permettre de garantir la priorité d'embauche, que la réforme de 1992 avait sanctuarisée. Mais cette priorité d'embauche est liée à l'existence du statut d'intermittent. Or la catégorie des intermittents disparaît puisqu'il n'y en a plus qu'une grosse centaine aujourd'hui en France, sur les quelques milliers de dockers qu'il y a dans notre pays.

Nous garantissons, par cette proposition de loi équilibrée, la stabilité des acteurs économiques dans les ports. C'est en cela qu'elle fait consensus entre les organisations patronales et syndicales, notamment grâce à la clarification juridique du régime applicable dans nos ports. Ce dont ont besoin les acteurs économiques, c'est précisément de visibilité quant au régime juridique applicable.

Ce cadre juridique permettra de sanctuariser la priorité d'embauche des ouvriers dockers, mais aussi de respecter le droit communautaire, tout en offrant les éléments de souplesse que comporte le renvoi à une charte nationale, sur laquelle les partenaires sociaux semblent s'accorder. De ce point de vue, l'innovation que représente ce texte sera peut-être étendue plus tard – qui sait ? – à d'autres champs professionnels.

M. Christophe Priou. Puisque nous sommes dans le cadre de la procédure accélérée, je souhaite que nous examinions d'autres textes selon cette procédure, notamment au sujet de la reconnaissance et la transcription dans le code civil du préjudice écologique et de la lutte contre les atteintes à l'environnement... (*Approbatons sur divers bancs*)

Pour le groupe Les Républicains, la réforme présentée montre ses limites et ses insuffisances, et repose sur un constat erroné et incomplet de la situation.

Lorsque l'on nous dit que, malgré la réforme opérée par la loi du 9 juin 1992, les règles d'emploi des dockers restent adossées au statut de l'intermittence, c'est une contre-vérité et une explication lacunaire.

Contre-vérité car, des trois principaux ports maritimes de notre pays, à savoir Le Havre, Marseille et Dunkerque, seul Marseille a encore des dockers intermittents, et leur nombre total est inférieur à 6 % des dockers travaillant dans l'ensemble des ports français.

Explication lacunaire, car ces dockers intermittents, qui n'ont pas été mensualisés en 1992, ont conservé ce statut de par leur volonté individuelle ou collective, alors que de très nombreux dockers ont été mensualisés dans tous les ports, notamment à Marseille. Ce refus de mensualisation, contraire à l'esprit du législateur de 1992, n'a pas remis en cause le maintien de la carte de docker professionnel intermittent. C'est pour cette raison qu'il reste quelques dockers professionnels intermittents dans les ports. C'est aussi parce que la loi de 1992 n'a pas été appliquée dans certains ports.

S'agissant des priorités d'emploi visées par le texte, la proposition est étonnante dans sa formulation, car tous les dockers suivent des formations professionnelles depuis la réforme de 1992.

La question des règles de sécurité, est, certes, primordiale, mais les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) fonctionnent dans tous les ports. Mettre en cause l'existence des dockers intermittents est un non-sens, puisque ceux-ci sont en voie de disparition en raison des mesures d'âge.

Les dysfonctionnements sociaux observés dans quelques ports ne sauraient justifier une loi !

Le texte met l'accent sur l'extension de la possibilité offerte à des industriels positionnés sur les ports de faire effectuer les opérations de manutention par leur propre personnel. Mais, au nom de la compétitivité française, d'une part, et de la nécessité de créer de nouvelles filières import-export en France, d'autre part, il faut garantir la liberté de l'opérateur ou de l'industriel de choisir son mode opérationnel.

Par ailleurs, le texte ne dit pas quelles seraient les qualifications requises et pourquoi les dockers ne pourraient les avoir. Il parle de dangerosité, mais aucune manutention horizontale ou verticale ne saurait être plus dangereuse que toutes celles qu'effectuent les dockers au quotidien.

L'élaboration d'une charte nationale adossée à la loi serait une étrange innovation. Les parlementaires devraient d'abord inciter les partenaires sociaux à travailler sur la charte avant de légiférer. C'est le contenu de cet accord-cadre qui doit guider l'écriture parlementaire et non l'inverse si l'on attache un minimum d'importance au dialogue social.

Cette idée de charte est acceptable à condition qu'il s'agisse d'un accord-cadre souple, permettant un « sur-mesure » port par port. Le port de Roscoff, avec onze dockers, et ne traitant pas les conteneurs, ne peut avoir la même approche que celui du Havre avec ses 2 000 dockers.

Des accords sont trouvés dans les ports où la qualité du dialogue social est une réalité. Ce sont d'ailleurs ces industriels qui demandent le concours des ouvriers dockers dûment formés pour effectuer les travaux. La fiabilité du travail et des services est le critère premier de la compétitivité des ports.

Il y a un manquement grave dans le texte. Dans l'article 8, le premier alinéa de l'article L. 5343-8 du code des transports, soumis à modification, indique : « qui comportent la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers intermittents. ». Il conviendrait d'ajouter : « et de dockers occasionnels ».

Il faut savoir également que le nombre de dockers professionnels mensualisés est en hausse – près de 4 000 actuellement –, ce qui est un bon signe pour la santé de nos ports ; qu'il reste seulement quelques dockers professionnels intermittents, car refusant d'être mensualisés, notamment à Marseille. Ils ne sont que 130. Un nombre plus important de dockers occasionnels – environ 1 000 réguliers – travaillent sur les ports, et sont doublement indispensables aux entreprises portuaires.

Ces dockers occasionnels permettent, d'abord, de répondre aux fluctuations des activités. Ensuite, ils constituent la réserve des futurs dockers mensualisés, comme le stipule la loi du 9 juin 1992. Ils possèdent, à travers leurs vacances travaillées, des acquis et des compétences, et suivent aussi des formations.

Soit dit en passant, dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), le Sénat a réintroduit le transfert des ports maritimes et intérieurs des départements aux autres collectivités territoriales. L'Assemblée nationale n'a pas conservé ce principe. Rappelons que c'est la connexion aux grands ports maritimes qui génère les flux de la mondialisation.

Aujourd'hui, nous n'avons plus de vision stratégique d'aménagement du territoire et nous allons prendre du retard dans bien des domaines. Cette situation n'aidera certainement pas nos ports à se replacer dans les quarante premiers ports mondiaux.

Pour conclure, il n'y a pas lieu de modifier la loi en l'état puisque cela ne résout rien. Avec ce texte, nous risquons de générer des conflits en opposant les catégories de travailleurs, des contentieux sans fin, des blocages de l'économie et de la logistique du transport.

Pour ces raisons, nous ne soutiendrons pas ce texte.

M. Bertrand Pancher. Bien que le port du Havre ait obtenu le titre de meilleur port européen pour la quatrième année consécutive en 2014, devançant Hambourg, Rotterdam et Anvers, les ports maritimes français souffrent aujourd'hui, non seulement de la crise économique, mais aussi d'un manque de pouvoir d'attraction, celui-ci n'étant plus aussi fort qu'il pouvait l'être il y a encore quelques années.

La performance et la productivité de nos ports sont désormais inférieures à celles affichées par nos principaux concurrents. Nous sommes face à des problématiques de compétitivité. En 2011, un rapport de la Cour des comptes avait épinglé les dockers du port de Marseille, estimant qu'ils étaient trop bien payés par rapport aux heures de travail effectuées, alors même que la France connaissait d'importantes grèves dans ses ports.

Pour faire face à cette situation, on peut souhaiter une réforme en profondeur de l'ensemble de la législation liée aux ports. Il ne faut pas non plus oublier que le métier de docker est essentiel au bon fonctionnement des ports maritimes, français comme étrangers. C'est un sujet très sensible. On ne peut pas réformer la réglementation sociale sans une concertation avec les intéressés. Personne ne croit au grand soir du métier des dockers.

Pour rappel, la grève des dockers de Hambourg avait été l'un des conflits sociaux les plus importants de l'époque, avec des répercussions catastrophiques sur la ville allemande.

Le texte que vous nous présentez, monsieur le rapporteur, ne révolutionne pas la problématique des dockers. Il semble néanmoins indispensable de lever les ambiguïtés qui subsistent quant à leur régime, alors que la loi de 1992 devait le clarifier entre intermittents, mensualisés et occasionnels.

Grâce à la nouvelle rédaction apportée par cette proposition de loi, les entreprises ne seront plus en mesure d'embaucher des personnes qui ne respecteraient pas la convention collective nationale. De plus, ce texte insiste sur la nécessité de passer d'un régime d'intermittents à un régime de CDI, ce qui est plus sécurisant pour les dockers professionnels.

Par ailleurs, nous nous félicitons que les questions de sécurité soient soulevées dans le texte. En effet, les tâches effectuées dans un port maritime comportent souvent des risques nécessitant des professionnels qualifiés et reconnus.

Enfin, nous reconnaissons que le rapport de Mme Martine Bonny, remis au secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le régime d'emploi des ouvriers dockers a bien été suivi d'effets dans le cadre de cette proposition de loi, même si toutes les préconisations n'ont pas été retenues. Nous aurions souhaité avoir accès à la globalité des recommandations pour avoir un débat d'ensemble.

M. François-Michel Lambert. La présente proposition de loi doit permettre d'accroître la performance de nos ports, dont l'activité, aujourd'hui, n'est malheureusement pas à la hauteur de leur potentiel. Nous savons pertinemment qu'une grande partie des flux d'importation et d'exportation passe par des ports étrangers. La réponse apportée aujourd'hui n'est toutefois qu'une partie de la solution pour la reconquête de notre activité portuaire et d'une certaine souveraineté.

La Conférence nationale sur la logistique, dont j'aurai l'honneur de présider les travaux dans quelques semaines, pourra s'appuyer sur la proposition de loi qui nous est soumise ce matin, pour faire en sorte que la France ait une véritable stratégie – absente ces dix ou vingt dernières années – en termes de flux de marchandises.

Cette absence de stratégie a conduit à un effondrement de l'activité de fret ferroviaire et à une stagnation de l'activité portuaire, alors que d'autres pays européens enregistraient, eux, des résultats probants. Grâce à la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre une coordination, une logique et une stratégie logistiques, nous pourrions retrouver de la performance en termes économiques et environnementaux. Il est clair que la question maritime est au cœur de cet objectif de performance.

Le groupe Écologiste soutiendra donc cette proposition de loi.

M. Patrice Carvalho. Nous répondons aujourd'hui à une anomalie, l'existence des intermittents, qui a perduré malgré la loi de 1992, laquelle n'a pas complètement supprimé ce statut particulier.

Contrairement à ce que l'on peut imaginer, le métier de docker est très difficile, très dangereux, et ce ne sont pas les CHSCT, dont le rôle est d'analyser les risques et de trouver des solutions, qui régleront cet état de fait. Il convient avant tout de faire travailler dans les ports des gens bien formés, et qui connaissent bien les risques inhérents à ce métier.

Cette proposition de loi est attendue par les dockers et recueillie, à ma connaissance, l'assentiment de tous les syndicats.

M. le rapporteur. À l'exception d'un, qui n'est pas la CGT... (*Rires*)

M. Patrice Carvalho. Dès lors que ce texte répond à une nécessité, ainsi qu'au souhait des syndicalistes et des salariés eux-mêmes, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine ne peut qu'y être favorable.

M. Charles-Ange Ginesy. Je m'interroge sur les objectifs de cette proposition de loi. J'ai bien compris qu'il s'agissait de s'adapter à la situation, mais il me semble qu'il était possible de trouver des solutions, notamment au problème des intermittents, dans le cadre de la loi de 1992, pour peu que celle-ci soit appliquée de manière exhaustive. La voie qui a été choisie manque à mon sens d'ambition en matière de croissance et d'activité économique.

Ma deuxième interrogation porte sur la charte nationale. C'est une innovation dont j'espère qu'elle ne sera pas redondante par rapport à la loi, mais qu'elle fixera des objectifs véritables et ambitieux sur le plan de la croissance, de l'activité et de l'emploi. J'espère surtout qu'elle sera appliquée en tenant compte des spécificités locales, et non en les méconnaissant. Nous aimerions être rassurés sur ce point.

M. Arnaud Leroy. Ce texte répond à une demande du secteur, et c'est une bonne chose que les politiques utilisent les rapports commandés aux diverses instances compétentes. Le travail effectué par Mme Martine Bonny, qui m'a aidé dans l'élaboration du rapport que j'ai remis à Frédéric Cuvillier et à Jean-Marc Ayrault, montre que la méthode suivie était la bonne.

Je suis d'accord avec ce qui a été dit sur les déclinaisons locales de la charte, mais le dialogue social doit aussi être au service d'une stratégie portuaire avenante.

Il y a un point que vous n'avez pas mentionné dans votre intervention, monsieur le rapporteur, c'est la question européenne. Depuis près de vingt ans, l'Europe essaie, de façon récurrente, de libéraliser les services portuaires, et notre assemblée a pris position contre la toute dernière tentative. Au fil des textes, on enlève un type d'activité : les pilotes par-ci, la moitié des lamaneurs par-là. Il faudrait que nous ayons une vision claire de ce que veut faire l'Europe sur la question des dockers. Vous avez mentionné la conteneurisation, la volonté des grands opérateurs maritimes de développer l'automanutention, notamment depuis leurs navires. Il faut que nous soyons clairs sur cette question et attentifs à l'évolution rapide d'un secteur qui est au cœur de la mondialisation.

Je vous remercie, monsieur le rapporteur, pour votre travail, et je souhaite que nous en profitions pour reposer la question de la stratégie portuaire dans notre pays.

M. Jean-Pierre Vigier. Cette proposition de loi, monsieur le rapporteur, a pour objectif de mettre à plat les différents régimes d'ouvriers manutentionnaires dans les ports maritimes. Vous précisez ainsi les trois catégories réglementées et vous les classez par priorité d'emploi.

Le statut d'intermittent est amené à disparaître. De plus, parmi nos trois principaux ports maritimes, seul Marseille compte encore des dockers intermittents. Même si ce statut est appelé à disparaître, avez-vous envisagé l'idée d'une adaptation de celui-ci ?

M. Gérard Menuel. Le rapporteur a rappelé le caractère très technique de cette proposition de loi, mais celle-ci part d'un constat que l'on peut partager. Les deux réformes de 1992 et 2008 n'ont été que partiellement appliquées : les résultats n'ont pas été probants et nos ports n'ont pas bénéficié de la compétitivité attendue. Disons que, collégialement, nous n'avons pas été particulièrement courageux en la matière, mais Christophe Priou a rappelé à la fois l'importance de l'article 6 et sa grande timidité, qui n'aidera guère nos ports à gagner en compétitivité.

M. Guillaume Chevrollier. Cette proposition de loi est-elle vraiment utile ? Ne crée-t-elle pas de nouveaux carcans là où il faudrait de la souplesse, tant les besoins de nos ports sont différents ?

Les ports français sont en perte de vitesse et leur rang ne cesse de se dégrader. La Cour des comptes rappelle d'ailleurs régulièrement leurs faiblesses : des prestations et une manutention plus coûteuse qu'ailleurs, des coûts d'immobilisation élevés alors que les terminaux à conteneurs sont loin d'être saturés, une organisation peu compétitive, une fiabilité douteuse en raison d'un climat social dégradé.

La proposition de loi qui nous est soumise ne permettra pas de redonner de la souplesse à nos ports face à la concurrence mondiale. C'est pourquoi je voterai contre.

M. le rapporteur. D'abord, ne nous trompons pas sur la portée de cette proposition de loi, qui n'a pas l'ambition de constituer une nouvelle réforme portuaire.

La compétitivité de nos ports face à la concurrence internationale est un vrai problème, que chacun a souligné. La modernisation des technologies d'embarquement et de débarquement n'est pas achevée en France, et l'on voit bien que d'autres ports européens, je pense notamment à Rotterdam, maintiennent leur avance. On y voit de moins en moins d'hommes sur les quais, la manutention se dirige à distance, et d'autres évolutions sont à attendre dans les années à venir. La proposition de loi d'Arnaud Leroy, qui devrait nous être soumise prochainement, a l'ambition de traiter ces questions.

Celle dont nous discutons ce matin est un texte de sécurité et d'adaptation juridiques, indispensable parce que, contrairement à ce qui a été dit, il y a beaucoup de contentieux liés à la loi de 1992, insuffisamment précise en matière d'organisation du travail.

Les difficultés sociales dans les ports, que beaucoup d'entre vous ont évoquées, sont l'un des éléments qui peuvent en affaiblir la compétitivité. C'est pourquoi nous cherchons à y renforcer le dialogue social. Il fallait également clarifier les domaines d'intervention des ouvriers dockers, faire en sorte qu'il n'y ait pas d'ambiguïté en la matière. Telle est l'ambition de ce texte.

Vous dites qu'il ne va pas assez loin. Certes, il ne reprend pas toutes les dispositions du rapport Bonny, mais ce rapport aura une triple traduction. La première est législative : c'est celle que nous vous proposons aujourd'hui. Il y aura ensuite un décret d'application, qui précisera encore les choses. Enfin, il y aura la charte, qui n'est pas un document normatif au plan national. C'est un document-cadre, qui a vocation à être décliné port par port – car, M. Priou a raison de le souligner, la situation des grands ports maritimes n'a rien à voir avec la situation des ports décentralisés, qu'il s'agisse de l'activité ou du nombre d'intervenants.

Chaque port a une histoire, et il faut la respecter si l'on veut que les choses fonctionnent. On n'administre pas les ports comme on administrerait un service public classique. C'est un service qui est rendu par la puissance publique pour ce qui concerne la propriété et l'organisation des infrastructures, mais aussi par des professionnels de la manutention, par les armateurs, par les chargeurs et par un certain nombre d'autres professions. Tout cela doit être pris en compte.

Je voudrais signaler également que l'Union européenne est en train de préparer un règlement sur les ports et sur l'activité portuaire. On ne sait pas encore très bien à quelle date il sera adopté, mais il semblerait qu'il ne change pas considérablement les choses.

Il faut savoir, enfin, que les autres pays connaissent également ce que nous connaissons en France. On a fait allusion à la grève des dockers de Hambourg, mais il y a eu à Anvers, il y a quelques mois, une grève particulièrement difficile. Les dockers anversois ont un statut plus proche du statut de 1947 que du statut de 1992. Il y a également un contentieux très fort entre l'Union européenne et l'Espagne, pour des questions qui tiennent à l'absence de clarification des questions de main-d'œuvre sur le port de Barcelone.

Il est donc important que nous légiférions pour clarifier le domaine d'intervention des ports et montrer qu'il n'y a pas, en France, d'entrave à la liberté d'entreprise ni à la liberté d'exercice dans le cadre des AOT, faute de quoi nous aurions des difficultés juridiques par rapport à l'Union européenne et un risque fort de contentieux.

II. EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(article L. 5343-1 du code des transports)

Définition des ports où s'applique la priorité d'emploi dont bénéficient les ouvriers dockers

L'article 1^{er} propose une nouvelle rédaction de l'article L. 5343-1 du code des transports de manière à lever l'ambiguïté qui pesait sur l'interprétation de cet article qui prévoit que « *Les ports maritimes de commerce dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents [...] sont déterminés par l'autorité compétente* ».

Deux questions se posaient en effet : en premier lieu, la pérennisation du métier d'ouvrier docker et, en second lieu, l'application de la priorité d'embauche des dockers (cf. I, B).

La nouvelle rédaction de l'article L. 5343-1 du code des transports permet de lever toute ambiguïté à ce sujet en **supprimant la référence aux dockers intermittents et à l'arrêté définissant la liste des ports où ils sont présents**. À la place, elle prévoit que : « *dans les ports maritimes de commerce, les travaux de manutention portuaire sont réalisés par des ouvriers dockers dans les conditions fixées au présent chapitre* ».

Par voie de conséquence, **toute corrélation entre l'existence du régime de priorité d'emploi des ouvriers dockers, prévu par les articles suivants du code des transports, et la présence d'ouvriers dockers intermittents sur une place portuaire est supprimée**.

Par ailleurs, dans cet article comme dans les suivants, **le terme « docker » est systématiquement remplacé par le terme « ouvrier docker »**, ce qui, comme l'indique le rapport remis par Mme Martine Bonny, permet de « *ne pas introduire d'ambiguïté sur la notion de catégorie socio-professionnelle visée* ». ⁽¹⁾

Comme dans la précédente version de l'article, **seuls sont concernés les ports maritimes de commerce**, ce qui exclut par exemple les ports maritimes qui ne sont pas des ports de commerce (notamment les ports militaires) ou encore les ports qui ne sont pas maritimes (par exemple, les ports fluviaux).

*

* *

La Commission adopte l'article 1^{er} sans modification.

(1) Martine Bonny, *Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers*, juillet 2014, p. 22.

Article 2

(article L. 5343-2 du code des transports)

Définition des catégories d'ouvriers dockers

L'article L. 5343-2 du code des transports définit les différentes catégories d'ouvriers dockers qui sont présents dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1 du même code.

Depuis la loi du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, il s'agit des ouvriers dockers professionnels mensualisés, des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers occasionnels.

La modification apportée par l'article 2 à l'article L. 5343-2 du code des transports vise seulement à en préciser la rédaction en ajoutant un renvoi aux articles de code qui définissent les ouvriers dockers professionnels mensualisés (article L. 5343-3) et les ouvriers dockers professionnels intermittents (article L. 5343-4).

En conséquence, votre rapporteur propose l'adoption de l'article 2 sans modification.

*

* *

La Commission adopte l'article 2 sans modification.

Article 3

(article L.5343-3 du code des transports)

Définition des ouvriers dockers professionnels mensualisés

L'article L. 5343-3 du code des transports définit les ouvriers dockers professionnels mensualisés comme ceux « *concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée* ». L'article 3 **enrichit la définition** de l'article L. 5343-3 : « les ouvriers dockers professionnels mensualisés sont les ouvriers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou un groupement d'entreprises, un contrat de travail à durée indéterminée ».

Par ailleurs, il **insère** dans l'article L. 5343-3 une **référence à la convention collective nationale unifiée ports et manutention du 15 avril 2011** : « *Ce contrat de travail est régi par la convention collective nationale applicable aux entreprises de manutention portuaire.* »

Pour le reste, il **maintient**, avec quelques évolutions rédactionnelles, les **dispositions issues de la loi du 9 juin 1992**.

En premier lieu, le **principe selon lequel les ouvriers dockers professionnels mensualisés sont recrutés en priorité** parmi les ouvriers dockers professionnels **intermittents**, puis parmi les ouvriers dockers **occasionnels** qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents est maintenu. Pour éviter toute ambiguïté, la rédaction de l'article L. 5343-3 précise désormais que les ouvriers dockers professionnels mensualisés sont recrutés en priorité « *parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents, s'il en reste sur le port, puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents* ».

En second lieu sont reprises **les conditions permettant aux titulaires de la « carte G »** qui ont opté pour la mensualisation suite à la réforme de 1992 de **travailler à nouveau en tant qu'intermittents** :

– Les ouvriers dockers mensualisés issus de l'intermittence conservent leur carte G et restent immatriculés au registre tenu par le BCMO tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée.

– Ils conservent leur carte G lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel

– Ils conservent leur carte G si le BCMO en décide ainsi alors que le licenciement intervient pour une autre cause.

L'article 3 a été adopté avec trois modifications rédactionnelles proposées par votre rapporteur.

*

* *

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD9, CD7 et CD8 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 3 ainsi modifié.

Article 4

(art. L. 5343-4 du code des transports)

Définition des ouvriers dockers professionnels intermittents

L'article 4 apporte une **précision** à l'article L. 5343-4 du code des transports. Ce dernier définit les ouvriers dockers professionnels intermittents comme les ouvriers dockers titulaires de la carte G au 1^{er} janvier 1992 qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée à la suite de la réforme introduite par la loi du 9 juin 1992.

L'article L. 5343-4 précise désormais que : « *les ouvriers dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée avec une entreprise de manutention portuaire ou un groupement de même objet* ».

L'article 4 a été adopté avec deux modifications rédactionnelles proposées par votre rapporteur.

*
* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD10 et CDI du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 4 ainsi **modifié**.*

Article 5

(article L. 5343-6 du code des transports)

Définition des ouvriers dockers occasionnels

L'article L. 5343-6 du code des transports donne une définition des ouvriers dockers occasionnels, que les modifications apportées par l'article 6 approfondissent.

Jusqu'à aujourd'hui, la définition des dockers occasionnels était une **définition par la négative**. Ils étaient présentés comme une « *main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels intermittents* ». Ils « *ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale* », à la différence des ouvriers dockers professionnels intermittents.

Le principe de la priorité d'embauche des ouvriers dockers mensualisés sur les intermittents et des intermittents sur les occasionnels est maintenu. Cependant, du fait de l'extinction progressive de la catégorie des intermittents, ne subsistera bientôt dans les faits que la règle de **la priorité des dockers mensualisés sur les dockers occasionnels**. Toutefois, le retour d'un docker professionnel mensualisé titulaire de la « carte G » dans le système de l'intermittence suite à un licenciement peut réactiver localement cette règle, même après le départ en retraite de l'ensemble des dockers intermittents aujourd'hui en activité.

Le principe selon lequel les ouvriers dockers occasionnels **ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche** et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale est lui aussi maintenu.

Les ouvriers dockers occasionnels sont désormais également **définis par rapport au contrat de travail qui les lie à leur employeur** : « *Les ouvriers dockers occasionnels sont les ouvriers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou un groupement d'entreprises, un contrat de travail à durée déterminée en application du 3° de l'article L. 1242-2 du code du travail et régi par la convention collective nationale unifiée applicable aux entreprises de manutention portuaire.* ».

Les ouvriers dockers occasionnels sont employés sous le **régime du « CDD d'usage constant »** défini par le 3° de l'article L. 1242-2 du code du travail qui prévoit qu'un contrat de travail à durée déterminée peut être conclu pour des emplois « *pour lesquels, dans certains secteurs d'activité définis par décret ou par convention ou accord collectif de travail étendu, il est d'usage constant de ne pas recourir au contrat de travail à durée indéterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de ces emplois* ».

Or la Convention collective nationale unifiée ports et manutention du 15 avril 2011 dispose que ses signataires « *conviennent que l'activité de manutention portuaire et celle de débarquement des produits de la pêche au sein des ports de pêche [...] constituent un secteur d'activité où il est d'usage constant, au sens de l'article L. 1242-7 du code du travail, de recourir au contrat de travail à durée déterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de certains emplois* » et que « *les emplois concernés sont ceux correspondant aux ouvriers dockers occasionnels* ».

Pour **éviter** qu'à l'avenir le recours aux CDD d'usage constant ne soit employé de **manière abusive**, pour pourvoir des postes qui relèvent en fait d'un CDI, les garanties dont bénéficient les dockers occasionnels sont renforcées. Le texte prévoit que cette main-d'œuvre d'appoint doit être employée dans le respect :

– de l'article L. 1242-1 du code du travail, qui prévoit qu'« un contrat de travail à durée déterminée, quel que soit son motif, ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise ».

– et du principe de mensualisation posé par l'article L. 5343-3 du code des transports.

*
* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD2, CD11 et CD3 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 5 ainsi **modifié**.*

Article 6

(article L. 5343-7 du code des transports)

Définition des activités pour lesquelles les dockers bénéficient d'une priorité d'emploi

L'article L. 5343-7 du code des transports **définit les travaux** pour lesquels les ouvriers dockers bénéficient d'une **priorité d'embauche sur les autres personnels** ainsi que les **règles de priorité applicables entre les différentes catégories d'ouvriers dockers** pour l'affectation à ces emplois.

L'article 6 propose une nouvelle rédaction de l'article L. 5343-7 du code des transports et transfère la définition des règles de priorité applicables entre les différentes catégories d'ouvriers dockers dans un nouvel article L. 5343-7-1.

1. Définition des travaux pour lesquels s'applique la priorité d'emploi des dockers

Le nouvel article L. 5343-7 **maintient le principe de priorité d'emploi** des dockers pour certains travaux et apporte **une triple précision** à la définition de ceux-ci.

En premier lieu, l'article L. 5343-7 prévoit aujourd'hui que les dockers bénéficient d'une priorité d'embauche par rapport à d'autres types de personnels pour « *les travaux de manutention définis par voie réglementaire* », la nouvelle rédaction précise que sont concernés les seuls « *travaux de **chargement et de déchargement des navires et des bateaux dans les ports maritimes de commerce*** ». ⁽¹⁾

En deuxième lieu, le **champ du décret** définissant ces travaux est précisé. La loi indique désormais explicitement que certains travaux doivent être réservés par priorité aux dockers « *afin de garantir la **sécurité des personnes et des biens*** ». En effet, comme le préconisait le rapport de Martine Bonny, il est nécessaire d'apporter « *des précisions importantes pour donner une base législative justifiant le recours aux ouvriers dockers pour des motifs d'intérêt général liés à la sécurité des personnes et des biens* ». ⁽²⁾

En dernier lieu, le second alinéa de l'article L. 5343-7 traite des conditions dans lesquelles sont effectués ces travaux dans un **cas particulier, qui appelle un traitement spécifique** par rapport au cas général mentionné à l'alinéa premier, ce que traduit l'emploi du terme « toutefois ». Il s'agit des « *travaux de chargement et de déchargement des navires et bateaux pour le compte propre d'un titulaire d'un titre d'occupation domaniale comportant le bord à quai* ». En effet, comme l'indique le rapport de Martine Bonny, la règle mentionnée au premier alinéa « *ne s'imposerait, en droit, que pour les opérations de manutention effectuées pour le compte de tiers par les entreprises de manutention et les ouvriers dockers qu'elles*

(1) *Les opérations première amenée ou reprise de ces marchandises doivent, pour des raisons de sécurité des personnes et des biens, être considérées comme des opérations connexes et indissociables de ces travaux.*

(2) *Martine Bonny, Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers, juillet 2014, p. 23.*

emploi »⁽¹⁾. Cependant, « rien n'interdit à un industriel de sous-traiter sa manutention à une entreprise de manutention portuaire, si c'est son libre choix. Tel est déjà le cas actuellement dans un certain nombre de ports. Pour l'avenir, dans le cas de nouvelles implantations industrielles, rien ne pourrait interdire non plus, sous réserve de la totale liberté de l'industriel, que les entreprises de manutention portuaire puissent offrir leurs prestations, si des garanties sont apportées à l'industriel en termes de compétitivité, de fiabilité et de qualité de service, dans le cadre d'une charte nationale ».

2. Introduction d'un mécanisme juridique novateur pour traiter de la question spécifique des occupations domaniales comportant le bord à quai

C'est pourquoi la loi pose une **obligation de conformité** de la fixation, **au plan local**, des **conditions** dans lesquelles sont effectués ces travaux avec une « charte nationale » : « les conditions dans lesquelles sont effectués les travaux [...] sont fixées conformément à une charte nationale ». Cela n'implique pas pour autant que les règles relatives aux conditions dans lesquelles sont effectués les travaux soient rigides. En effet, si la charte détermine une procédure souple et peu contraignante, la rigidité que semblerait impliquer une lecture hâtive du second alinéa de l'article L. 5343-7 s'en trouverait amoindrie.

Extrait du projet de charte annexé au rapport *Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers* de Martine Bonny

Le projet de charte définit « la fiabilité et la compétitivité » comme « deux fondamentaux incontournables » qui constituent un « double postulat de reconquête économique et d'adhésion collective de la place portuaire à une culture de résultat » sur la base duquel « il conviendrait d'acter » les éléments suivants :

« I - Avant qu'une nouvelle implantation industrielle ne soit envisagée sur une place portuaire, l'autorité portuaire ou son délégataire réunit, dans un délai suffisant pour que chacun puisse y réfléchir, le ou le(s) industriel(s) concerné(s), les représentants locaux des signataires de la présente charte pour le secteur manutention, aux fins de chercher, dans le respect d'un développement équilibré du port, une solution aux cinq thèmes suivants :

1 La prise en compte des activités existantes ainsi que la promotion des activités portuaires et leur capacité de développement ;

2 Le respect des emplois portuaires et leur convention collective nationale ;

3 L'organisation du travail au regard de la spécificité du ou de(s) industriel(s) ;

4 La fiabilité des approvisionnements et des expéditions par voie maritime ;

5 La compétitivité

II - Au-delà du principe de loyauté que chacun des acteurs concernés par la réunion locale devra respecter, ces derniers peuvent, en cas de besoin, faire appel à une commission de médiation qui se réunira dans les plus brefs délais en présence des signataires de la charte afin de dégager des solutions.

III - Tous les 3 ans, les parties signataires de la présente charte s'engagent à se réunir pour établir un bilan de son application. »

(1) Martine Bonny, *Entreprises de manutention portuaire et régime d'emploi des ouvriers dockers*, juillet 2014, p. 23.

Cette charte sera signée par :

- les organisations d’employeurs représentatives du secteur de la manutention portuaire,
- les organisations de salariés représentatives du secteur de la manutention portuaire,
- les organisations représentatives des autorités portuaires,
- les organisations représentatives des utilisateurs de service de transport maritime ou fluvial.

*

* *

La Commission adopte l’article 6 sans modification.

Article 7

(article L. 5343-7-1 du code des transports)

Définition des règles de priorité applicables aux différentes catégories d’ouvriers dockers

L’article L. 5343-7 du code des transports définit, non seulement les travaux pour lesquels les ouvriers dockers bénéficient d’une priorité d’embauche sur les autres personnels, mais encore les règles de priorité applicables entre les différentes catégories d’ouvriers dockers pour l’affectation à ces emplois.

À ce sujet l’article L. 5343-7 dispose que les **dockers professionnels mensualisés** bénéficient d’une **priorité d’embauche** sur les dockers professionnels **intermittents** qui bénéficient eux-mêmes d’une **priorité d’embauche** sur les **dockers occasionnels**.

Si la définition des travaux pour lesquels les dockers bénéficient d’une priorité sur les autres personnels reste l’objet de l’article L.5343-7, la définition des règles de priorité applicables entre les différentes catégories d’ouvriers dockers fait désormais l’objet d’un nouvel article L. 5343-7-1.

Cet article **conserve le principe de priorité** des dockers professionnels mensualisés sur les dockers professionnels intermittents et des dockers professionnels intermittents sur les dockers occasionnels. Mais du fait de l’extinction progressive de la catégorie des dockers professionnels intermittents et pour éviter toute interprétation ambiguë, il prévoit désormais que les entreprises *« lorsqu’elles n’utilisent pas uniquement des ouvriers dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux ouvriers dockers professionnels intermittents, tant qu’il en existe sur le port, puis à défaut, aux ouvriers dockers occasionnels. »*

Les **entreprises concernées** sont « *les entreprises mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5343-3* », c'est-à-dire les **entreprises ou groupements d'entreprises avec lesquels les ouvriers dockers professionnels mensualisés concluent un contrat de travail à durée indéterminée** afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7 (travaux de chargement et de déchargement des navires et des bateaux dans les ports maritimes de commerce qui, afin de garantir la sécurité des personnes et des biens, sont déterminés par un décret en Conseil d'État).

*

* *

La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD6, CD12 et CD13 du rapporteur.

Puis elle **adopte** l'article 7 ainsi **modifié**.

Article 8

(article L. 5343-8 du code des transports)

Modification rédactionnelle de l'article instituant les BCMO

L'article L. 5343-8 du code des transports dispose qu'un BCMO, organisme paritaire institué par la loi du 6 septembre 1947 pour gérer l'emploi des dockers intermittents est institué « *dans chacun des ports mentionnés à l'article L. 5343-1* ».

Du fait de **l'évolution de la rédaction de l'article L. 5343-1** du code des transports qui ne fait plus référence aux dockers intermittents, il est nécessaire de modifier la rédaction de l'article L. 5343-8 qui prévoit désormais *qu'« il est institué dans chacun des ports qui comportent la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers intermittents un organisme paritaire dénommé " bureau central de la main-d'œuvre du port " »*.

La composition du BCMO reste inchangée et comprend toujours :

– Le président du directoire dans les grands ports maritimes ou le directeur du port dans les ports autonomes ou, à défaut, l'autorité administrative dans les autres ports,

– Trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents

– Trois représentants des entreprises de manutention

– Deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés encore titulaires de la carte G et, à ce titre, encore immatriculés (qui ont voix consultative seulement)

Votre rapporteur propose l'adoption de l'article 8 sans modification.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD5 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 8 ainsi **modifié**.*

Article 9

Demande de rapport sur la mise en œuvre de la charte nationale mentionnée à l'article L. 5343-7 du code des transports

À l'initiative de votre rapporteur et de M. Henri Jibrayel, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, deux amendements identiques demandant la remise au Parlement d'un rapport sur la mise en œuvre de la charte nationale mentionnée à l'article L. 5343-7 du code des transports ont été adoptés.

*

* *

La Commission examine les amendements identiques CD4 du rapporteur et CD14 de la commission des affaires économiques.

M. le rapporteur. Nous avons introduit la notion de charte dans le texte. Cette charte va être signée assez rapidement par les parties prenantes, qui sont demandeuses. Il serait toutefois bon que l'on puisse en mesurer la portée au bout de quelques mois ou de quelques années, afin de rectifier le dispositif s'il ne donnait pas pleinement satisfaction, ou en vue de l'étendre, le cas échéant, à d'autres éléments de la négociation sociale.

S'agissant du délai, deux ans nous ont paru une durée raisonnable, car permettant d'avoir une vision d'ensemble du dispositif une fois celui-ci décliné port par port.

*La Commission **adopte** les amendements.*

*

*Puis elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi ainsi **modifiée**, le groupe UMP votant contre.*

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Code des transports	Article 1 ^{er} L'article L. 5343-1 du code des transports est ainsi rédigé :	Article 1 ^{er} (<i>Sans modification</i>)
Cinquième partie : Transport et navigation maritimes		
Livre III : Les ports maritimes		
Titre IV : Les services portuaires		
Chapitre III : La manutention portuaire		
Section 1 : Les ouvriers dockers		
<p><i>Art. L. 5343-1.</i> – Les ports maritimes de commerce dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens des dispositions de l'article L. 5343-4 sont déterminés par l'autorité compétente après avis des organisations professionnelles les plus représentatives qui doivent se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine.</p>	<p>« <i>Art. L. 5343-1.</i> – Dans les ports maritimes de commerce, les travaux de manutention portuaire sont réalisés par des ouvriers dockers dans les conditions fixées au présent chapitre. »</p>	
<p><i>Art. L. 5343-2.</i> – Dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1, les ouvriers dockers sont :</p>	Article 2	Article 2 (<i>Sans modification</i>)
1° Les ouvriers dockers professionnels ;		
2° Les ouvriers dockers occasionnels.		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.</p>	<p>Après le mot : « mensualisés », la fin du dernier alinéa de l'article L. 5343-2 du code des transports est ainsi rédigée : « au sens de l'article L. 5343-3, soit intermittents au sens de l'article L. 5343-4. »</p>	<p>Article 3 <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 5343-3. – Les dockers professionnels mensualisés concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée.</p>	<p>« Art. L. 5343-3. – Les ouvriers dockers professionnels mensualisés sont les ouvriers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou un groupement d'entreprises, un contrat de travail à durée indéterminée.</p>	<p>« Art. L. 5343-3. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements recrutent en priorité les ouvriers dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents ou à défaut parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.</p>	<p>« Ce contrat de travail est régi par la convention collective nationale applicable aux entreprises de manutention portuaire.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements recrutent en priorité les ouvriers dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents ou à défaut parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.</p>	<p>« Les employeurs mentionnés au premier alinéa du présent article recrutent en priorité les ouvriers dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents, s'il en reste sur le port, puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.</p>	<p>« Les <u>entreprises ou les groupements d'entreprises</u> mentionnés au premier alinéa du présent article recrutent en priorité les ouvriers dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents, s'il en reste sur le port, puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.</p>
<p>Les ouvriers mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée.</p>	<p>« Les ouvriers dockers mensualisés issus de l'intermittence conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée. Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.</p>	<p>amendement CD9 « Les ouvriers dockers mensualisés issus de l'intermittence conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par le <u>contrat de travail mentionné au premier alinéa du présent article</u>. Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.</p>
		<p>amendement CD7</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.</p>	<p>« Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte ou non. »</p>	<p>« Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte <u>professionnelle</u> ou non. »</p>
<p>Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle.</p>	<p>Article 4</p> <p>Le premier alinéa de l'article L. 5343-4 du code des transports est ainsi rédigé :</p>	<p>amendement CD8</p> <p>Article 4</p> <p>L'article L. 5343-4 du code des transports est ainsi <u>modifié</u> :</p> <p>1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p>
<p><i>Art. L. 5343-4.</i> – Les dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée.</p>	<p>« Art. L. 5343-4. – Les ouvriers dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée avec une entreprise de manutention portuaire ou un groupement de même objet. »</p>	<p>« Les ouvriers dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée avec une entreprise de manutention portuaire ou <u>avec un groupement d'entreprises</u> de même objet. » ;</p>
<p>Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue. Il est renouvelable.</p>	<p>Article 5</p> <p>L'article L. 5343-6 du code des transports est ainsi rédigé :</p>	<p>amendement CD10</p> <p><u>2° (nouveau) À la première phrase du second alinéa, les mots : « le docker » sont remplacés par les mots : « l'ouvrier docker ».</u></p> <p>amendement CD1</p> <p>Article 5</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>

Dispositions en vigueur

Art. L. 5343-6. – Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels intermittents.

Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.

Art. L. 5343-7. – Pour les travaux de manutention définis par voie réglementaire, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels.

Texte de la proposition de loi

« *Art. L. 5343-6.* – Les ouvriers dockers occasionnels sont les ouvriers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou un groupement d'entreprises, un contrat de travail à durée déterminée en application du 3° de l'article L. 1242-2 du code du travail et régi par la convention collective nationale unifiée applicable aux entreprises de manutention portuaire.

« Les ouvriers dockers occasionnels constituent pour les ~~employeurs visés~~ au premier alinéa de l'article L. 5343-3 une main d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre d'ouvriers dockers professionnels.

« Cette main d'œuvre d'appoint est employée dans le respect de l'article L. 1242-1 du code du travail et du principe de mensualisation posé au ~~premier alinéa~~ de l'article L. 5343-3 du présent code.

Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale. »

Article 6

L'article L. 5343-7 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5343-7.* – Afin de garantir la sécurité des personnes et des biens, un décret en Conseil d'État détermine les travaux de chargement et de déchargement des navires et des bateaux dans les ports maritimes de commerce qui sont prioritairement effectués par des ouvriers dockers appartenant à l'une des catégories définies à l'article L. 5343-2.

Texte adopté par la Commission

« *Art. L. 5343-6.* – Les ouvriers dockers occasionnels sont les ouvriers dockers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7, concluent avec une entreprise ou avec un groupement d'entreprises, un contrat de travail à durée déterminée en application du 3° de l'article L. 1242-2 du code du travail et régi par la convention collective nationale unifiée applicable aux entreprises de manutention portuaire.

amendement CD2

« Les ouvriers dockers occasionnels constituent pour les entreprises ou les groupements d'entreprises mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5343-3 une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre d'ouvriers dockers professionnels.

amendement CD11

« Cette main-d'œuvre d'appoint est employée dans le respect de l'article L. 1242-1 du code du travail et du principe de mensualisation posé à l'article L. 5343-3 du présent code.

amendement CD3

(Alinéa sans modification)

Article 6

(Sans modification)

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« Toutefois, les conditions dans lesquelles sont effectués les travaux de chargement et de déchargement des navires et bateaux pour le compte propre d'un titulaire d'un titre d'occupation domaniale comportant le bord à quai, sont fixées conformément à une charte nationale signée entre les organisations d'employeurs et de salariés représentatives du secteur de la manutention portuaire, les organisations représentatives des autorités portuaires et les organisations représentatives des utilisateurs de service de transport maritime ou fluvial. »

Article 7

La section 1 du chapitre III du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5343-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5343-7-1.* – Pour les travaux de manutention auxquels s'applique la priorité d'emploi des ouvriers dockers, les entreprises ~~mentionnées~~ au premier alinéa de l'article L. 5343-3, lorsqu'elles ~~n'utilisent~~ pas uniquement des ouvriers dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux ouvriers dockers professionnels intermittents, tant qu'il en existe sur le port, puis à défaut, aux ouvriers dockers occasionnels. »

Article 8

Section 2 : L'organisation de la main-d'œuvre intermittente

Sous-section 1 : Le bureau central de la main-d'œuvre du port

Art. L. 5343-8. – Il est institué dans chacun des ports mentionnés à l'article L. 5343-1 un organisme paritaire dénommé " bureau central de la main-d'œuvre du port ".

Au premier alinéa de l'article L. 5343-8 du code des transports, les mots : « mentionnés à l'article L. 5343-1 » sont remplacés par les mots : « qui comportent la présence d'une main d'œuvre d'ouvriers dockers intermittents. »

Article 7

(Alinéa sans modification)

« *Art. L. 5343-7-1.* – Pour les travaux de manutention portuaire auxquels s'applique la priorité d'emploi des ouvriers dockers, les entreprises ou les groupements d'entreprises mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5343-3, lorsqu'ils n'emploient pas uniquement des ouvriers dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux ouvriers dockers professionnels intermittents, tant qu'il en existe sur le port, puis, à défaut, aux ouvriers dockers occasionnels. »

amendements CD13, CD12 et CD6

Article 8

Au premier alinéa de l'article L. 5343-8 du code des transports, les mots : « mentionnés à l'article L. 5343-1 » sont remplacés par les mots : « qui comportent la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents ». »

amendement CD5

Dispositions en vigueur

—

Texte de la proposition de loi

—

Texte adopté par la Commission

—

Article 9 (*nouveau*)

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la mise en œuvre de la charte nationale mentionnée au second alinéa de l'article L. 5343-7 du code des transports.

amendements CD4 et CD14

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français (UNIM)

M. Christian de Tinguy, Président

M. Nicolas Gauthier, Vice-président

M. Christophe Pietri, Président des affaires sociales

M. Xavier Galbrun, délégué général

Mme Magali Bonnecarrère, responsable juridique

MEDDE -Cabinet du Ministre des transports

M. Frédéric Guzy, conseiller social du ministre

Mme Nancy Canoves-Fuster, conseillère parlementaire

M. Jean-Pascal Biard, sous-directeur des affaires sociales à la DGITM

Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)

M. Fabien Becquelin directeur des transports internationaux

M. Bertrand Cathala, ancien directeur des activités portuaires de Lafarge Ciments

M. Olivier de la Laurencie, EDF Nouvelle Énergie, directeur de projet « éolien en mer »

Coordination nationale des travailleurs portuaires (CNTPA) – CFDT

M. Franck Gonsse, secrétaire général national

M. André Milan, secrétaire général de la Fédération générale des transports et de l'équipement CFDT

M. Jean Roelandt, délégué syndical

M. Gilles Denigot, Président conseiller de la CNTPA – CFDT

Fédération nationale des ports et docks CGT

M. Tony Hautbois, secrétaire général

M. Anthony Tetard, secrétaire général adjoint

M. Johann Fortier, secrétaire général du syndicat CGT des dockers du Havre

M. Ludovic Lomini, secrétaire général du syndicat CGT des dockers de Marseille–Est

Grand port maritime du Havre

M. Hervé Martel, Directeur

Conseil d'orientation pour l'emploi

M. Gilles Bélier, vice-président

PERSONNALITÉS

- M. Patrick Vieu, ancien conseiller « transports » du Président de la République, directeur de projet auprès du vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable au ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie
- Mme Marie-Françoise Simon-Rovetto, présidente du Conseil Supérieur de la Marine Marchande
- M. Thierry Tuot, conseiller d'État, administrateur représentant l'État au Port autonome de paris et aux grands ports maritimes de Rouen et du Havre
- M. Antoine Fremont, géographe du transport maritime, chargé de mission Aménagement du territoire à la Direction du Design du réseau chez SNCF Réseau
- Mme Martine Bonny, inspectrice générale de l'administration du développement durable, présidente de la commission sur le régime d'emploi des ouvriers dockers, commission permanente des ressources naturelles