



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ports

Question écrite n° 38136

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les graves préoccupations que soulève chez les dockers des ports maritimes, l'interprétation restrictive du précédent gouvernement sur la loi du 9 juin 1992. Interprétation qui ignore délibérément ainsi que l'ont récemment dénoncé en particulier les responsables syndicaux des salariés concernés, les circulaires ministérielles du 17 juin 1971, du 27 octobre 1998 et du 1er octobre 1999, et interprétation projetant de donner un encadrement à la gestion par les tribunaux de tous les recours formés sur ces enjeux. La journée d'action du 11 mars dernier a opportunément rappelé la détermination des dockers des ports maritimes à défendre l'emploi, l'activité et tout autant, les libertés fondamentales que définit la législation. Il lui demande quels prolongements il entend donner aux revendications des personnels concernés et à l'exigence que le développement des activités portuaires constitue la priorité de l'action du nouveau gouvernement au lieu de la contestation et de la limitation du droit du travail.

Texte de la réponse

La loi du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a opéré une réforme fondamentale du secteur de la manutention portuaire : elle a permis la mensualisation de la grande majorité des dockers professionnels dans les entreprises de manutention, tout en définissant ou en précisant des dispositions spécifiques pour les dockers professionnels restant au régime de l'intermittence, qui prévalait jusqu'alors. L'ensemble des acteurs portuaires s'accordent pour reconnaître le progrès ainsi obtenu. La question d'interprétation à laquelle fait référence l'honorable parlementaire porte sur les articles L. 511-2 (dernier alinéa) et R. 511-2 du code des ports maritimes, qui définissent les travaux de manutention pour lesquels les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, doivent recourir en priorité aux dockers professionnels intermittents, lorsqu'il en existe dans le port considéré. Ces dispositions organisent donc, pour certains travaux de manutention, une priorité d'embauche à la vacation, exorbitante du droit commun, au bénéfice des dockers professionnels intermittents, lorsque les travaux de manutention excèdent ce qui peut être effectué par les dockers professionnels mensualisés. Cette priorité est intrinsèquement liée au régime de l'intermittence et le Gouvernement n'a aucunement l'intention de la remettre en cause. Ceci étant, les dispositions de l'article R. 511-2, qui préexistaient à la loi du 9 juin 1992 et que le décret d'application de cette dernière a modifiées, ont donné lieu à des difficultés d'interprétation, à la fois sur la nature des travaux de manutention et sur le lieu d'activité concernés. Au fil des ans, plusieurs circulaires ministérielles ont été rédigées sur ce sujet, qui a fait par ailleurs l'objet de différents contentieux. Compte tenu de cette complexité, il était de bonne administration que la teneur de ces circulaires soit rappelée aux services de la chancellerie et aux juridictions. Après une réunion avec les services du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministère de la justice a jugé utile d'adresser, en fin d'année dernière, deux des circulaires relatives à ce sujet aux procureurs généraux près la Cour de cassation et les cours d'appel, ainsi qu'aux premiers présidents de ces juridictions. Quant aux trois autres circulaires ministérielles mentionnées par l'honorable parlementaire, elles évoquent des cas très

spécifiques (postes privés dans les ports maritimes, implantations logistiques) ou de façon plus générale le développement des investissements et des emplois dans les ports. Ce développement de l'investissement et de l'emploi, et plus généralement de l'activité portuaire, sont des objectifs affirmés de la politique du Gouvernement en matière portuaire. Le transport maritime assume une fonction essentielle au service de l'économie et du commerce extérieur de la France. Les ports maritimes sont un maillon déterminant de la chaîne de transport et il importe qu'ils développent leur activité et leur compétitivité dans un contexte concurrentiel, par l'investissement et par l'amélioration continue de leur organisation, y compris dans le domaine de la manutention portuaire, tout en maintenant les niveaux de compétences et de qualifications. Une activité portuaire vigoureuse est en effet la meilleure garantie pour le développement de l'emploi dans ce secteur.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 38136

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 avril 2004, page 3142

Réponse publiée le : 7 septembre 2004, page 7046