



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### Clarification de l'organisation de la manutention dans les ports

Question écrite n° 11074

#### Texte de la question

Mme Sandrine Le Feur appelle l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche, sur l'organisation de la manutention dans les ports de commerce. En application du premier alinéa de l'article L. 5343-7 du code des transports, dans les ports maritimes de commerce, pour les marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime, les opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux, y compris la mise et la reprise de ces marchandises sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire, sont effectuées prioritairement par des ouvriers *dockers*. Afin de garantir la sécurité des personnes et de biens, les ouvriers *dockers* disposent d'une priorité en matière de manutention, constituée de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands, dans les ports. Toutefois, 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 etavitaillement 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, déchargement ou chargement des produits liquides transportés par des navires ou bateaux pétroliers, chimiquiers et gaziers. Ces termes peuvent engendrer un flou juridique et des situations de tension dans les ports. En outre, il existerait une spécificité pour les bateaux fluviaux, destinés à la navigation intérieure, qui seraient seuls autorisés dans les ports maritimes ouverts au commerce international à procéder à la manutention par le propriétaire de la marchandise ou avec les moyens du bord, sans recours aux *dockers* et en dehors du cadre portuaire habituel. Pour les petits armateurs et en particulier la filière émergente et pionnière du transport de marchandises à la voile, l'agilité en matière de manutention relève d'un enjeu de compétitivité. Ils appellent à une application équilibrée du droit portuaire donnant plus de souplesse à leur modèle économique encore fragile. La définition de protocoles d'accords locaux pourrait être encouragée afin d'adapter la réglementation à l'évolution du commerce maritime vers des modèles d'armement décarbonés dont les réalités opérationnelles n'ont rien à avoir avec les grands armateurs de porte-conteneurs. Dans l'immédiat et dans un contexte de difficultés d'interprétation rencontrées sur le terrain, elle lui demande d'apporter une clarification quant au champ de dérogations prévues par la loi n° 2015-1592 et son décret n° 2016-951 du 11 juillet 2016 relatif à la manutention portuaire et d'apporter des éclaircissements en matière d'opérations qui peuvent être réalisées sans les *dockers*.

#### Texte de la réponse

Les articles L. 5343-7 et R. 5343-1 du code des transports prévoient une priorité d'emploi des ouvriers *dockers* pour effectuer les opérations de chargement et de déchargement des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime pour les navires maritimes et les bateaux fluviaux dans les ports maritimes de commerce. Ce régime de priorité d'emploi des ouvriers *dockers* vise à garantir la sécurité des personnes et des biens pour les opérations présentant le plus de risques, lorsque la manutention est liée aux opérations en bord à

quai et requiert de l'outillage de manutention. Cette priorité d'emploi permet également de garantir la continuité des opérations de manutention dans les ports maritimes de commerce, où les armateurs peuvent compter sur du personnel hautement qualifié, compte tenu de la technicité et de la dangerosité des outillages, et hautement disponible, pour leur apporter la souplesse d'organisation nécessaire au regard des aléas du trafic maritime. Les dérogations prévues à ce principe de priorité d'emploi des ouvriers dockers sont connues des professionnels du secteur et clairement définies par la réglementation pour prendre en compte les spécificités de certaines activités, telles que la pêche, le transport de produits liquides ou le transport fluvial. Ainsi, par exemple, les armateurs de bateaux fluviaux réalisant des activités de transport de marchandises en navigation intérieure et disposant des moyens du bord et du personnel nécessaires pour assurer la manutention à chaque escale de l'axe fluvial peuvent également y recourir pour les escales dans les espaces qu'ils exploitent au sein des ports maritimes de commerce. Toutefois, de récentes difficultés de mise en œuvre de ces dispositions concernant des armateurs de transport de marchandises à la voile ont en effet été signalées au Gouvernement, qui a immédiatement réagi en réunissant les acteurs concernés. Ces échanges ont permis de clarifier rapidement la situation et d'engager un dialogue constructif en vue de concilier les enjeux opérationnels de ces armateurs maritimes innovants avec le respect du cadre juridique applicable à la sécurité et à l'organisation des opérations portuaires. Le dialogue entre les différents acteurs a permis de faire émerger des solutions sur le volet logistique comme sur le volet commercial. Le Gouvernement reste particulièrement attentif au développement et à la compétitivité de la filière innovante du transport maritime par propulsion vérique en France, qui constitue un vecteur d'accélération la transition énergétique du transport maritime.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Sandrine Le Feur](#)

**Circonscription :** Finistère (4<sup>e</sup> circonscription) - Ensemble pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 11074

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** [Mer et pêche](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [18 novembre 2025](#), page 9261

**Réponse publiée au JO le :** [20 janvier 2026](#), page 411