



**HAL**  
open science

# Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ?

Alexandre Charbonneau

► **To cite this version:**

Alexandre Charbonneau. Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ?. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2013, XXXI, pp.511 et s. halshs-01070114

**HAL Id: halshs-01070114**

**<https://shs.hal.science/halshs-01070114>**

Submitted on 8 Jun 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail<sup>1</sup> ?

Alexandre Charbonneau

Maître de conférences, Département HSE de l'IUT de l'Université Bordeaux 1, COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114.

---

## Introduction

Le port est peut-être « un séjour charmant pour une âme fatiguée des luttes de la vie »<sup>2</sup>, mais il est surtout un observatoire des plus intéressants pour qui s'intéresse aux conséquences de la mondialisation sur le travail et sur le droit. Sa définition juridique demeure incertaine<sup>3</sup>. Il est appréhendé comme « une aire de contact entre deux domaines de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est d'assurer la continuité entre deux schémas de transports adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes »<sup>4</sup>. La référence à ce lieu jonction entre deux « espaces », terme dont l'usage est réservé en droit pour désigner des zones extraterritoriales, comme l'espace aérien, la haute mer ainsi que l'espace extra-atmosphérique<sup>5</sup>, traduit bien cette idée d'un entremêlement d'acteurs et de droits différents sur une même « aire », aux contours incertains.

---

<sup>1</sup> Cette contribution s'inscrit dans le cadre du projet ANR – AAP Gouverner et administrer : « Gouvernance et communauté portuaires d'Europe » (GECOPE). Elle a grandement profité des rencontres et échanges que la réalisation de ce projet a permis. Que le porteur, Eric FOULQUIER, et l'ensemble des personnes investies en soient remerciés.

<sup>2</sup> Ch. BAUDELAIRE, « Le port », *Le Spleen de Paris*, Paris, Gallimard Poésie, 2006, p. 203.

<sup>3</sup> B. VENDE, *Les polices dans les ports maritimes*, Thèse pour le doctorat en droit public, J.-P. BEURIER (dir.), Université de Nantes, 2004, p. 12 et s. ; R. REZENTHEL, « Le droit portuaire », in J.-P. BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2006, p. 648 et s.

<sup>4</sup> A. VIGARIE, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979, p. 6, définition citée par B. VENDE, *op.cit.*, 2004.

<sup>5</sup> Ce n'est que « par image » que le vocable espace est utilisé pour désigner une aire géographique terrestre où des droits différents trouvent à s'appliquer G. CORNU (dir.), *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, Paris, PUF – Quadriège, 2007, p. 205 et s. Rappelant le lien entre territoire et compétences étatiques : F. POIRAT, « Territoire », in D. ALLAND et St. RIALS (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, Paris, Lamy-PUF, 2003, p. 1474 et s.

En tant qu'espace et ensemble de moyens affectés à la réalisation d'activités portuaires, le port comprend une « ressource humaine » qui exerce de nombreux métiers, opérant pour des employeurs et sous des statuts très variés. Ces métiers eux-mêmes ne sont pas toujours bien délimités et se transforment au gré des évolutions technologiques, économiques et juridiques. Un récent article titrait d'ailleurs : « Avec la réforme portuaire : adieu les grutiers, vive les dockers ! »<sup>6</sup>.

L'organisation sociale de la manutention portuaire en France, suivant un mouvement que l'on rencontre dans de nombreux Etats européens<sup>7</sup>, a dû répondre ces dernières années à différentes injonctions, comme l'alignement avec le droit commun du travail, la libéralisation des services et terminaux portuaires et la baisse des tarifs des services portuaires. Ces injonctions se trouvent exprimées dans des discours qui érigent certaines en causes, d'autres en conséquences, et qui parfois se contredisent.

Tranchant avec le sentiment de paix baudelairien, la capacité de mobilisation collective de cette main-d'œuvre pour défendre des intérêts regardés comme corporatistes, paralysant alors un port, voire les ports d'un Etat ou d'une région<sup>8</sup>, est bien connue. Corporatisme, conflit (grève) et docker sont ainsi des mots fréquemment associés, parfois à dessein, même si l'existence d'une corporation des dockers et les conditions de sa mobilisation semblent aujourd'hui remises en cause.

Le droit social applicable aux dockers ne résulte pas d'un dispositif unique. Il s'agit plutôt d'un enchevêtrement de statuts élaborés par des législations successives, d'époques et d'inspirations différentes. La réforme de 1992 organisera ainsi la survie du statut de 1947 et d'institutions propres aux dockers professionnels intermittents alors même qu'elle se présente comme une loi de rupture avec le particularisme originaire de cette profession, une loi de basculement dans le droit commun du travail (1<sup>ère</sup> partie).

Pour les dockers, la banalisation du salariat est à présent devenue une réalité et soulève une interrogation : celle de l'état de la société salariale qu'ils rejoignent, alors même que son

---

<sup>6</sup> Th. TEILLARD, « Avec la réforme portuaire, adieu les grutiers, vive les dockers ! », *Le Marin*, vendredi 13 mai 2011, p. 2 et s.

<sup>7</sup> A. GALLAIS-BOUCHET et A. CHARBONNEAU, « La manutention portuaire en Europe », in E. FOULQUIER (dir.), *La gouvernance portuaire en Europe*, Paris, Editions du CNRS, à paraître en 2013 ainsi que les contributions à l'ouvrage d'O. FOTINOPOULOU-BASURKO (dir.), *Gobernanza Portuaria*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2011.

<sup>8</sup> Ce fut le cas lors des conflits sociaux qui accompagnèrent le projet d'inscription des services portuaires dans le droit communautaire dérivé qui organise la libéralisation des services. Défendant une vision « équilibrée » du droit de grève et de son impact sur le plan économique pour les opérateurs : L. FEDI et R. REZENTHEL, « Le droit de grève dans les ports et les terminaux de commerce : une liberté à utiliser avec modération », *DMF*, 2011, p. 655 et s.

modèle d'origine, le travail industriel, subit de plein fouet les conséquences de la mise en concurrence des législations nationales sur le plan social et fiscal, et que la référence à la « fexicurité » accompagne une redéfinition des protections accordées dans le cadre du travail salarié (2<sup>nd</sup> partie).

## **I La dynamique de transformation du métier de docker**

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le législateur français va faire bénéficier les dockers d'un statut social particulier (A). Celui-ci va déployer ses effets pendant une cinquantaine d'année avant d'être profondément rénové. Durant cette période, les conditions d'exercice de la profession vont se transformer sous l'effet de différents facteurs (B).

### **A L'affirmation d'un statut « corporatiste » des dockers**

La professionnalisation du métier de docker est récente. Elle est généralement située dans une période qui couvre la seconde guerre mondiale et l'immédiat après-guerre (1941-1947). Avant cela, la manutention des marchandises dans les ports a longtemps été le fait de l'équipage des navires en escale. Elle a ensuite été opérée, en particulier au XIX<sup>ème</sup> siècle, par une main-d'œuvre spécifique, les portefaix<sup>9</sup>. L'absence d'homogénéité dans l'organisation locale des portefaix interdisait sans doute d'y voir l'émergence d'un métier, avec une cohérence de statut et d'exercice à l'échelle nationale. L'évolution des conditions matérielles et économiques de réalisation de l'opération de manutention, notamment avec le développement de la mécanisation, favorisera la création des sociétés de manutention que nous connaissons actuellement. C'est dans cette transition entre, d'une part, le groupement de portefaix, organisé selon des modèles proches du compagnonnage ou de la coopérative<sup>10</sup>, et, d'autre part, la société de manutention que va se dégager et s'affirmer le métier de docker.

La professionnalisation des dockers correspond à la revendication d'une « immatriculation » ou d'un « encartement » des travailleurs susceptibles d'être employés dans un système

---

<sup>9</sup> M.-Y. LE GARREC, *Les dockers. Contribution à l'étude du droit social*, Thèse pour le doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle, Université de Bordeaux, 1980, p. 2 et s.

<sup>10</sup> Pour un exemple : S. GUICHETEAU, « Une expérience statutaire au XIX<sup>ème</sup> siècle : les portefaix du port de Nantes », contribution aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, 2008, reprise dans l'ouvrage dirigé par M. CARTIER, J.-N. RETIERE et Y. SIBLOT, *Le salariat à statut*, Rennes, PUR, 2010.

d'intermittence. L'objectif poursuivi est de remédier au déséquilibre qui caractérise les conditions de recrutement des dockers, au profit des employeurs, dans un contexte de sureffectif important. Il s'agit donc, au stade initial, de la constitution d'un contrôle syndical sur l'accès à la profession<sup>11</sup> qui peut faire craindre aux usagers les contraintes d'une forme de closed-shop, accentuant l'influence syndicale et la capacité de mobilisation au détriment des intérêts des employeurs.

La solution mise en place en France, en 1941, sur la base d'expériences conduites au niveau local<sup>12</sup>, privilégiera la voie intermédiaire d'une carte professionnelle administrée par un organisme portuaire dans lequel les dockers sont représentés, en charge d'établir la liste des travailleurs acceptés. La loi du 28 juin 1941 reconnaît ainsi aux dockers professionnels une priorité d'accès aux opérations de manutention et organise la gestion de l'immatriculation et de l'emploi par un Bureau central de la main-d'œuvre (BCMO) tripartite (représentants du port, des employeurs et des dockers)<sup>13</sup>.

Donnant une assise supplémentaire à la professionnalisation du métier de docker, la loi du 6 septembre 1947<sup>14</sup> est venue conforter les acquis du régime de 1941, tout en entendant remédier à ses insuffisances. Le cadre du monopole des ouvriers dockers titulaires d'une carte professionnelle a été précisé en référence aux opérations de chargement et de déchargement des navires dans le domaine public maritime, par l'article R. 511-2 du Code des ports maritimes alors en vigueur<sup>15</sup>. Parmi les dockers disposant d'une carte professionnelle, une priorité d'embauche est accordée à ceux titulaires d'une « carte G », lesquels constituent une main-d'œuvre tenue d'être en permanence disponible et d'accepter l'emploi proposé. Les « cartes G » sont délivrées par le directeur du port ou l'ingénieur en chef du service maritime, après consultation du BCMO, dans le cadre de l'exercice d'une mission de service public administratif<sup>16</sup>. Les titulaires d'une « carte O », désignés comme les occasionnels, viennent renforcer ponctuellement cette main-d'œuvre. Enfin, une dernière catégorie de travailleurs gravite autour des docks, le « tout venant », qui ne dispose pas de carte professionnelle et ne sera recrutée que si les titulaires de cartes professionnelles ne suffisent pas à couvrir les besoins. Ce régime articule donc des statuts différents, qui favorisent un sureffectif de

---

<sup>11</sup> L. HISLAIRE, 1993, p. 24 et s. ; et pour une illustration ancienne de ce phénomène, voy. le compte-rendu du rapport « Le travail des dockers au Queensland », *Revue internationale du travail*, 1927, p. 121 et s. ;

<sup>12</sup> M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 23 et s.

<sup>13</sup> H. GRELLET, « Droit du travail et sécurité sociale dans la manutention portuaire », *Droit social*, 1972, p. 375 et s.

<sup>14</sup> Loi n°47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.

<sup>15</sup> Y compris fluvial pour les ports estuariens.

<sup>16</sup> CE, 13 juillet 1967, Allegretto, *Lebon*, 1967, p. 315.

travailleurs précaires, pour s'adapter aux besoins de l'activité portuaire irrégulière. Afin d'encadrer ce sureffectif structurel, l'article L. 511-2 du Code des ports maritimes, issu de la loi de 1947, prévoyait un mécanisme de fixation d'un taux maximal de vacances chômées, ne devant dépasser 25% par semestre<sup>17</sup>. A l'échelle du port, le BCMO se voit conforter dans son rôle de gestion de l'emploi maritime, notamment dans une fonction disciplinaire de surveillance du respect des obligations des dockers professionnels (disponibilité à l'embauche)<sup>18</sup>.

L'irrégularité de l'emploi posait la question de l'indemnisation des périodes chômées. Plusieurs fonds de chômage municipaux furent créés dans les années 30 pour les dockers titulaires d'une carte professionnelle, avant qu'une garantie nationale ne soit instituée dans le cadre de la loi de 1947<sup>19</sup>. Les bénéficiaires sont les dockers professionnels qui se sont présentés à l'embauche sans qu'un emploi ne leur ait été proposé. L'indemnité ne couvre qu'une partie du salaire d'activité et n'est, en principe, octroyée que pour un nombre maximum de 50 jours d'inactivité par an. La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) est mise en place pour gérer ce régime, avec des représentants de l'Etat, des employeurs et des dockers<sup>20</sup>.

Le régime de 1947 n'exclut pas la faculté pour les entreprises de manutention d'employer directement du personnel. Longtemps demeurée marginale, cette possibilité connaîtra un intérêt nouveau avec le besoin grandissant de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée pour s'adapter à la mécanisation de la manutention. Se posera alors le problème de la prise en charge financière de la formation dans le cadre de l'intermittence. Ce contexte jouera un rôle dans l'émergence de la revendication d'un alignement du régime social des dockers sur le droit commun du travail, qui sera portée par les entreprises de manutention.

L'instabilité de l'emploi et la pénibilité du travail vont favoriser une forte implantation syndicale, qui se vérifie encore aujourd'hui au regard des taux de syndicalisation constatés<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> Article L. 521-8 du Code des ports maritimes. Voy. les commentaires de M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 35 et s. et de H. GRELLET, *op. cit.*, 1972, p. 375 et s.

<sup>18</sup> Sur le fonctionnement du BCMO, H. GRELLET, *op. cit.*, 1972, p. 375 et s.

<sup>19</sup> M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 44 et s.

<sup>20</sup> L. BORDEREAUX, *Service public et Manutention portuaire. Les déboires d'un couple méconnu*, Thèse pour le doctorat de droit, A.-H. MESNARD (dir.), Université de Nantes, 1999, p. 87 et s.

<sup>21</sup> M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 6 et s. ; M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), *Le syndicalisme docker depuis 1945*, Rouen, Presses de l'Université de Rouen, 1997, p. 7 et s., lequel insiste sur le taux de syndicalisation dans la manutention, qui avoisine les 100% en 1970. Sur les premières heures du syndicalisme des dockers, voy. les

De ces traits caractéristiques vont naître des revendications communes, qui se traduiront lors de conflits, de négociations, notamment à l'échelle portuaire, et qui participeront à façonner progressivement le statut social des dockers. La référence – incertaine<sup>22</sup> – à la corporation se trouve alors fréquemment associée à cette capacité de mobilisation pour s'assurer et conserver un contrôle sur l'accès à la profession et sur les conditions de son exercice<sup>23</sup>.

Des mouvements sociaux d'ampleur accueilleront la plupart des tentatives de réforme de ce statut<sup>24</sup>, en particulier au moment de la refonte opérée en 1992. Au cœur des mobilisations, les avantages dont bénéficient les dockers, qui sont loin d'être négligeables et, parfois même, regardés comme abusifs<sup>25</sup>. Cette défense du statut de 1947 participe à lui conférer une dimension emblématique, certainement exagérée<sup>26</sup>. La finalité de ces luttes syndicales a souvent été critiquée en ce qu'il s'agirait d'une attitude conservatrice, dangereuse pour l'emploi. Cependant, comme le souligne M. PIGENET, en référence à différentes études, « les dockers, à l'instar d'autres salariés solidement organisés, ne s'opposaient pas à l'évolution de leur métier quand ils pouvaient en négocier les modalités »<sup>27</sup>.

---

éléments rapportés par P. AUBERY, « Quelques types de psychologie ouvrière. II. Les dockers du port du Havre », *Droit social*, 1950, p. 194 et s. et p. 248 et s.

<sup>22</sup> Sur le débat autour de l'usage de ce terme, dans une perspective critique : D. SEGRESTIN, *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1985 ; G. LYON-CAEN, « Corporation, corporatisme, néo-corporatisme », *Droit social*, 1986, p. 742 et s. ; A. SUPIOT, « Actualité de Durkheim. Notes sur le néo-corporatisme en France », *Droit et société*, 1987, p. 177 et s.

<sup>23</sup> Selon C. PARADEISE et Fr. VOUR'CH, *Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande*, document dactylographié, 1982, p. 14 et s., serait corporatiste « un système occupationnel organisé sous une forme qui lui assure, en tant que système de négociation, la maîtrise de sa constitution et de sa reproduction » ; voir aussi la synthèse de ce travail par C. PARADEISE, « La marine marchande française : un marché du travail fermé ? », *Revue française de sociologie*, 1984, p. 352 et s.

<sup>24</sup> H. GRELLET, *op. cit.*, 1972, p. 375 et s.

<sup>25</sup> L. HISLAIRE, *op. cit.*, 1993, p. 43, développant l'exemple des mutilations volontaires. Sur la « mauvaise réputation » des dockers héritée de certains comportements, comme l'alcoolisme : J.-P. CASTELAIN, *Manières de vivre, manières de boire. Alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Editions Imago, 1989 et P. AUBERY, *op. cit.*, 1950, p. 194 et s. Ce dernier insiste sur la différence entre les « vrais dockers et les autres », différence que la loi de 1947 a participé à fonder et qui doit être prise en compte pour nuancer le caractère avantageux de l'intermittence. Voy. aussi R. CORNU, « Dockers et manutentionnaires dans la jungle du port », in M. PIGENET (dir.), *op. cit.*, 1997, p. 41 et s., qui évoque diverses pratiques dont la « perte » de marchandises.

<sup>26</sup> M. PIGENET, « Les dockers, leur statut... et le reste (1947-2008) », contribution aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, 2008, reprise dans l'ouvrage dirigé par M. CARTIER, J.-N. RETIERE et Y. SIBLOT, *op. cit.*, 2010, lequel insiste sur le caractère inabouti de cette réforme, conçue initialement pour être provisoire.

<sup>27</sup> M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), *op. cit.*, 1997, p. 7 et s. ; Voy., notamment, dans cet ouvrage, l'étude de S. BEROD, « Les dockers de Fos face au conflit portuaire : éléments pour une analyse de leurs représentations », p. 29 et s. : « Or, ce qui s'avérait explicite dans les propos de ces dockers, c'est qu'ils jugeaient que leur corporation avait les moyens de se transformer face aux défis imposés par la concurrence internationale, et par là-même de se réformer de l'intérieur ». Dans le même sens, la politique rappelée d'ITF en matière de participation du secteur privé, n'est pas de s'opposer par principe à cette évolution mais de la conditionner à la négociation : cf. P. TURBBULL, *Dialogue social dans le processus d'ajustements structurels et participation du secteur privé dans les ports*, Rapport pour le Programme d'activités sectorielles du Bureau international du travail, 2006, p. 46 et s.

A travers les transformations récentes qui ont affecté la profession de docker, ce serait la corporation en tant qu'espace de définition du statut qui se trouverait remise en cause. Cependant, le statut de 1947 organisait un régime légal et plus marginalement conventionnel d'exercice d'une profession caractérisée par l'intermittence. Cette forme de relation de travail, de très courte durée, pour différents employeurs successifs, relativise le rôle du contrat qui lie ponctuellement chaque docker à une société de manutention. Elle favorise son inscription dans un rapport plus collectif, de facture statutaire<sup>28</sup>. Ce fondement légal est important car il conduit à regarder le statut des dockers non plus sous le seul angle du corporatisme mais comme un compromis ponctuel<sup>29</sup> entre les intérêts des dockers, de l'Etat mais aussi des sociétés de manutention<sup>30</sup>. Les réformes actuelles traduiraient alors moins un repli du corporatisme qu'un effritement des conditions du compromis.

## **B La remise en cause du compromis de 1947**

Les instruments adoptés par l'Organisation internationale du travail (OIT) concernant le travail dans les ports reflètent, à l'échelle internationale, les facteurs d'évolution qui ont pesé sur la remise en cause du compromis de 1947. Les dispositions liminaires de la dernière Convention en date, celle de 1973<sup>31</sup>, affirment ainsi que : « Considérant que les méthodes de manutention dans les ports se sont modifiées et continuent à subir d'importantes modifications -- par exemple par l'adoption d'unités de charge, l'introduction des techniques de transbordement horizontal (roll-on/roll-off), la mécanisation et l'automatisation accrues --, tandis que des nouvelles tendances apparaissent dans le mouvement des marchandises; que pareilles modifications risquent d'être encore plus prononcées à l'avenir; Considérant que ces

---

<sup>28</sup> C'est l'idée de l'appartenance personnelle à une communauté de travail, issue de la tradition juridique germaniste, qui supplante l'approche contractuelle dominante en droit du travail français. Sur cette question théorique : A. SUPLOT, *Critique du droit du travail*, Paris, PUF, coll. Quadrige, 2007, p. 13 et s. ; L. HISLAIRE fait, lui, référence à un contrat collectif : cf. son ouvrage précité et « Le droit commun du travail conduit-il à la disparition du métier de docker ? », *ADMO*, 1995, p. 147 et s.

<sup>29</sup> Défendant cette approche de la loi de 1947 : M. PIGENET, « Les dockers, leur statut... et le reste (1947-2008) », *op. cit.* ; D. SEGRESTIN, *op. cit.*, 1985, p. 49 et s., sur les différentes manières d'aborder le phénomène corporatiste. Il s'agit ici de l'approche par le système, selon laquelle, « le corporatisme est un mécanisme de régulation économique et politique (...) qui tend à isoler une communauté professionnelle pour aboutir à une combinaison optimale des facteurs de production à l'intérieur de ce secteur. » Il s'agit donc d'un espace de rencontre et de conciliation d'intérêts tel qu'il est mis en évidence pour le secteur du travail maritime par C. PARADEISE et Fr. VOUR'CH, *op.cit.*, 1982, p. 16 et s.

<sup>30</sup> Voy. sur cette rencontre des intérêts : L. HISLAIRE, *op. cit.*, 1993, p. 86 et s. C'est un écho au motif : « un docker ne coûte à l'entreprise que lorsqu'il lui rapporte ». Le législateur participe alors pleinement de la définition de ce régime autonome en raison de la continuité de service et de la paix sociale qu'il garantirait. En germe, ici, les termes d'un bien commun que la référence au corporatisme ne devrait pas masquer.

<sup>31</sup> Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.



changements, en accélérant le transport des marchandises, en réduisant le temps passé par les navires dans les ports et en abaissant les coûts des transports, peuvent être dans l'intérêt de l'économie du pays intéressé dans son ensemble et contribuer à élever le niveau de vie; Considérant que ces changements ont aussi des répercussions considérables sur le niveau de l'emploi dans les ports et sur les conditions de travail et de vie des dockers, et que des mesures devraient être adoptées pour éviter ou diminuer les problèmes qui en découlent... »

Des facteurs techniques et économiques sont ainsi mis en évidence et le régime social doit s'adapter à cette nouvelle donne, en limitant autant que possible les conséquences négatives sur le régime du travail en cause. L'intérêt de l'Etat est alors positionné dans l'accompagnement de ces transformations qui lui seraient économiquement profitables. Tout progrès social n'est pas exclu, avec la référence à une élévation du niveau de vie, mais celui-ci n'intervient que de manière incidente. Ces considérations liminaires illustrent bien la distance prise par l'OIT avec le mandat qui lui a été confié dans le cadre de la Déclaration de Philadelphie, qui finalisait « tous les programmes d'action et mesures prises sur le plan national et international, notamment dans le domaine économique et financier » à la réalisation d'un objectif de justice sociale<sup>32</sup>, et par là-même de progrès social<sup>33</sup>.

## 1 Le facteur technologique

La poursuite d'une unité statutaire, de nature corporatiste, se heurte avec le constat d'un métier transformé en substance par la technologie. Les instruments de l'OIT insistent sur les conditions changeantes d'exercice de la profession de docker. Fortement centrés sur les questions d'hygiène et de sécurité au travail<sup>34</sup>, ils prennent en compte les nouvelles méthodes de manutention, avec des technologies qui modifient la charge physique et mentale du travail portuaire, dans un milieu caractérisé par sa dangerosité et sa nocivité<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Article 2 de la Déclaration de Philadelphie de 1944 et l'analyse d'A. SUPIOT, *L'esprit de Philadelphie. La justice sociale face au marché total*, Paris, Editions du Seuil, 2010.

<sup>33</sup> Article 3 de la Déclaration de Philadelphie de 1944.

<sup>34</sup> Avec la publication d'un recueil de directives pratiques sur la *Sécurité et santé dans les ports*, Genève, BIT, 2005. Plusieurs instruments traitent de ces questions, comme la Convention n°32 sur la protection des dockers contre les accidents, de 1932, centrée sur la salubrité et la sécurisation du lieu de travail dans une perspective de manutention encore très manuelle, puis la Convention n°152 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, de 1979, qui modernise cette approche.

<sup>35</sup> Voy. le dossier « Travailleurs portuaires : gare aux produits toxiques », *Le Marin*, vendredi 1<sup>er</sup> avril 2011 ; le document établi par l'INRS, M. FERREIRA, A. LE ROY et P. LAINE, *Les manutentions portuaires. Paysage institutionnel et réglementation applicable*, juin 2005 et M. PIGENET, « La santé et la sécurité au travail dans les métiers de la manutention portuaire : une approche historique », *Bulletin de Promemo* n°14, 2009, p. 2 et s.

La technologie est parfois regardée comme un moyen de remédier à certaines organisations de travail très dommageables pour la santé et la sécurité, en substituant la machine au corps. Mais c'est aussi un moyen de diminuer l'emploi portuaire, d'accroître le rendement du travail. La régularisation et le suivi des trafics permettent une meilleure prévisibilité des besoins en main-d'œuvre, ce qui relativise l'intérêt de disposer d'une force de travail disponible en permanence sur le quai<sup>36</sup>. Un sureffectif conjoncturel vient donc accentuer le sureffectif structurel<sup>37</sup>. Un rapport de l'OIT énonce ainsi qu'il « faut obtenir des dockers qu'ils acceptent de bon gré d'améliorer le rendement et d'adopter de nouvelles méthodes de manutention ; mais pour cela les relations entre la direction et les travailleurs doivent être bonnes et empreintes de confiance »<sup>38</sup>. L'Organisation insiste alors sur l'importance du dialogue social comme moyen de renouveler le compromis<sup>39</sup> et sur l'inévitable réduction des effectifs.

Les mutations technologiques transforment aussi les compétences requises<sup>40</sup> et favorisent l'emploi direct au regard des coûts d'investissement en équipement et, en conséquence, de formation des personnels. Les tâches se diversifient et l'organisation du travail se trouve de plus en plus dictée par des contraintes externes. C'est notamment le cas avec le passage au conteneur qui entraîne une perte d'autonomie dans la définition des tâches et des rythmes de travail<sup>41</sup>. La sociabilité du port, en rapport par exemple à l'alcool, se transforme par l'obligation de respecter de nouvelles règles en matière de santé et sécurité au travail (conduite d'engins), ce qui agit aussi sur les solidarités<sup>42</sup>.

## 2 Le facteur économique

---

<sup>36</sup> *Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention*, Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 90<sup>ème</sup> session, Genève, 2002, p. 8.

<sup>37</sup> Selon l'expression de Th. AUBERT-MONPEYSEN, « Dockers (Manutention maritime) », *Dalloz*, Répertoire Travail, 1994 ; L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 115 et s.

<sup>38</sup> *Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (docks)*, Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 57<sup>ème</sup> session, Genève, 1972, p. 7.

<sup>39</sup> P. TURBBULL, *Dialogue social dans le processus d'ajustements structurels et participation du secteur privé dans les ports*, Rapport pour le Programme d'activités sectorielles du Bureau international du travail, 2006.

<sup>40</sup> *Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (docks)*, *op. cit.*, p. 7 et *Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention*, *op. cit.*, p. 32 et s. ; Fr. MILLIQUANT et G. ABOU-SADA, « Changements technologiques et organisation du travail portuaire », *Actes du colloque Travailleurs transport et changements technologiques*, Versailles, 1982, p. 63 et s.

<sup>41</sup> Cl. FIORE, « Conteneurs et dockers : la dissolution de l'espace portuaire », *Actes du colloque Travailleurs transport et changements technologiques*, Versailles, 1982, p. 73 et s.

<sup>42</sup> J.-P. CASTELAIN, *op. cit.*, 1989.

Sur le plan économique, les activités portuaires ont connu elles-mêmes d'importantes évolutions. La mondialisation du secteur du transport maritime favorise la concurrence entre les grands ports qui voient dans la maîtrise du coût des services portuaires, dont le service de manutention, un moyen de se rendre attractifs<sup>43</sup>. Parallèlement, la mécanisation de la manutention nécessite des investissements importants et l'ajustement risque alors de se concentrer sur le coût du travail. Les sociétés de manutention, pour faire face à ces nouvelles exigences, sont engagées depuis longtemps un mouvement de concentration horizontal, entre manutentionnaires, et vertical, en direction d'autres professions, comme les transitaires ou les armateurs<sup>44</sup>.

Dans un contexte de croissance du trafic maritime, les Grands ports maritimes français, autrefois Ports autonomes, ont perdu des parts de marché en Europe. Différents rapports, notamment de la Cour des comptes, se sont intéressés à la gestion des ports français, pour en souligner les limites, notamment dans l'organisation des services de manutention<sup>45</sup>. Ils mettent aussi en évidence le manque d'investissement dans les infrastructures.

Ces rapports ont joué un rôle important dans le développement de la réforme engagée par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008, laquelle aboutit à la création des Grands ports maritimes français et au transfert de l'exploitation des terminaux à des opérateurs privés<sup>46</sup>. Ce transfert a pour avantage de diriger les efforts financiers des ports sur les infrastructures « tandis que les superstructures (grues, portiques et matériels roulants) sont à la charge de l'opérateur du terminal »<sup>47</sup>. Cette réforme s'inscrit dans une politique volontariste de relance de la compétitivité des ports français. Elle est aussi motivée par l'invocation du droit

---

<sup>43</sup> M.-M. DAMIEN et J. MARCADON (dir.), *Les ports européens et la mondialisation. La réforme française*, Paris, L'Harmattan, 2009 ; P. GUILLAUTREAU (dir.), *Mare economicum. Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, PUR, 2008, en particulier la contribution de S. ABBES et J. GUILLAUME J., « Ports de commerce et économie maritime », p. 361 et s.

<sup>44</sup> Fr. MILLIQUANT et G. ABOU-SADA, *op. cit.*, 1982, p. 63 et s. ; R. LACOSTE et P. CARIU, « Le transport maritime », in P. GUILLAUTREAU (dir.), *op. cit.*, 2008, p. 319 et s. et plus particulièrement les pages 333 et s. sur les stratégies des armateurs de lignes régulières.

<sup>45</sup> Cour des Comptes, Rapport public thématique sur *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action*, Juillet 2006, notamment les pages 39 et s. ; « Les ports français face aux mutations du transport maritime », in Rapport public annuel 2010, qui dresse un bilan positif de la réforme de 2008. Voy. aussi le Rapport d'information n°728 du 6 juillet 2011 du sénateur Charles REVET sur la réforme portuaire, qui souligne les difficultés dans la mise en œuvre de la réforme de 2008, en conséquence de la crise.

<sup>46</sup> R. REZENTHEL, « Une nouvelle stratégie pour le développement des Grands ports maritime français », *DMF*, 2008, 1<sup>ère</sup> partie p. 943 et s. et 2<sup>nd</sup> partie p. 1060 et s. ; R. LACOSTE, « La réforme des ports français de 2008 : un jeu d'échelle », in M.-M. DAMIEN et J. MARCADON (dir.), *op. cit.*, 2009, p. 141 et s. Il s'agit de donner une assise juridique claire aux conventions d'exploitation de terminal expérimentée initialement à Dunkerque à la fin des années 90. Voy. R. REZENTHEL, « Les ports et la concurrence », *DMF*, 1998, p. 959 et s. et A. GALLAIS BOUCHET, « La cession des outillages aux entreprises de manutention dans les Grands Ports Maritimes français », *Note de synthèse ISEMAR*, n°138, octobre 2011.

<sup>47</sup> R. LACOSTE, *op. cit.*, 2009, p. 141 et s.

communautaire de la concurrence qui, bien que son déploiement se soit trouvé contrarié, concerne les services portuaires<sup>48</sup>.

### 3 le facteur social

Les instruments et rapports de l'OIT sur le travail portuaire mettent généralement en exergue l'impact du contexte technique et économique sur la relation contractuelle. Des thèmes récurrents sont ainsi développés, comme la régularisation de l'emploi ou la stabilisation du revenu des travailleurs portuaires. L'OIT s'inscrit globalement dans une défense de la stabilisation de l'emploi<sup>49</sup> alors que l'intermittence est regardée non pas comme une forme choisie d'activité, mais comme une cause d'appauvrissement des travailleurs portuaires<sup>50</sup>. La Convention n° 137 de l'OIT sur le travail dans les ports, qui renvoie à la législation nationale la définition de son champ d'application (les notions de docker et de travail dans les ports)<sup>51</sup>, reprend le principe de la priorité de l'accès au travail pour les dockers enregistrés, avec la garantie d'un minimum de périodes d'emploi ou de revenu au niveau national. Ceux-ci doivent en contrepartie se tenir disponible à tout emploi proposé<sup>52</sup>. L'intervention de l'Etat, en France, à travers l'adoption du statut de 1947 qui encadre l'intermittence, semble en cohérence avec les instruments de l'OIT.

Cette approche négative de l'intermittence connaît un autre relai. Celui-ci repose sur une argumentation visant à dénoncer le caractère prétendument anachronique du régime social des dockers de 1947. A travers la gestion de l'intermittence confiée au BCMO, le docker se sentirait placé en dehors d'un rapport d'emploi direct avec un employeur (entreprise de manutention). Il penserait même que le BCMO est son employeur<sup>53</sup>, selon des conditions statutaires, fortement marquées par les pratiques portuaires. Cela se manifesterait alors sur le plan disciplinaire avec une attention principalement centrée sur la délivrance et le retrait de la

---

<sup>48</sup> Voy. infra.

<sup>49</sup> *Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention*, Rapport à la Conférence Internationale du Travail, 90<sup>ème</sup> session, Genève, 2002, p. 3.

<sup>50</sup> L. HISLAIRE, *Dockers, corporatisme et changement*, Paris, Transport Actualités, 1993, p. 12 et s.

<sup>51</sup> Article 1<sup>er</sup> de la Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.

<sup>52</sup> Articles 2 et 3 de la Convention n°137 sur le travail dans les ports, 1973.

<sup>53</sup> H. GRELLET, *op. cit.*, 1972, p. 375 et s. ; L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 12 et s., lequel démontre que ce sentiment est infondé en droit, p. 81 et s. ; M. PIGENET, « Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques », in M. PIGENET (dir.), *op. cit.*, 1997, p. 7 et s., qui rappelle l'expression « le patron du docker, c'est le BCMO ». Voy., aussi, le commentaire de l'arrêt de la CA de Rennes (Ch. soc.), 5 janvier 1995, par L. BORDEREAUX, « Statut du docker et relations contractuelles de travail », *DMF*, 1995, p. 606 et s.

carte G par le BCMO<sup>54</sup>. Dans le cadre de missions de courtes durées, l'entreprise de manutention pourrait simplement refuser d'embaucher le docker en raison de son comportement antérieur<sup>55</sup>. D'où le sentiment de ne pas avoir à rendre de comptes à un cocontractant dans le cadre contrat synallagmatique, de type contrat de travail. En conséquence, un auteur a pu écrire que « les dockers constituaient une catégorie de travailleurs en marge du droit du travail »<sup>56</sup>. Sur la base de ce constat, leur régime social sera réformé dans le sens d'une banalisation de leur statut par rapport au droit commun du travail.

## **II Droit du travail et régime sociale de la manutention portuaire**

Les réformes successives du statut social des dockers vont opérer un rapprochement avec le régime général applicable en matière terrestre, suivant un mouvement plus large de remise en cause du particularisme qui caractérisait certains métiers du transport<sup>57</sup>. Ce rapprochement est au cœur de la réforme du statut de 1947, opérée au début des années quatre-vingt-dix. Cependant, celle-ci trouve son aboutissement dans une récente loi relative à l'organisation des ports et aux conditions d'exploitation des terminaux (A). Il est alors pertinent de s'interroger sur le nouvel équilibre produit au regard des valeurs âprement défendues par les dockers (refus du salariat, intermittence et corporatisme) dans un contexte de flexibilisation des droits du travail en Europe (B).

### **A Le régime social renouvelé (1992/2008)**

#### **1 La réforme du statut de 1992**

---

<sup>54</sup> L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 71 et s., qui précise le régime de ce retrait sous le statut de 1947 ; et M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, 1980, p. 67 et s. qui évoque aussi le rôle du BCMO dans le pointage du travail pour l'accès aux prestations sociales.

<sup>55</sup> M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 70.

<sup>56</sup> Th. AUBERT-MONPEYSSSEN, *op. cit.*, 1994.

<sup>57</sup> Concernant le travail maritime, se reporter à P. CHAUMETTE, « De l'évolution du droit social des gens de mer. La marins sont-ils des salariés comme les autres ? », *ADMO*, 2009, p. 471 et s. ; sur la recodification du Code du travail, voy. St. CARRE, « Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail », *Revue de droit des transports*, avril 2009, p. 9 et s.

La réforme opérée par la loi n°92-496 du 9 juin 1992<sup>58</sup> a eu pour effet de faire basculer les dockers dans le droit commun du travail. Ils sont ainsi progressivement devenus les salariés des entreprises de manutention, liés à celles-ci par des contrats à durée indéterminée (CDI). Dans certains ports, en raison de la densité ou de la nature du trafic, ce sont des groupements d'employeurs qui ont été constitués. Le régime instauré en 1992 invite à distinguer différentes catégories de dockers. Il y a, en premier lieu, les dockers professionnels mensualisés, recrutés en CDI, qui bénéficient d'une priorité d'embauche<sup>59</sup> sur une deuxième catégorie, qui reste pour sa part placée sous le statut de 1947, les dockers professionnels intermittents<sup>60</sup>. Si un besoin de main-d'œuvre reste non satisfait, il est alors possible de se tourner vers une troisième catégorie, les ouvriers dockers occasionnels qui ont travaillé régulièrement sur le port au cours des douze mois précédents<sup>61</sup>.

La banalisation des rapports de travail ainsi opérée est donc progressive, car il ne sera plus délivré de carte professionnelle après l'entrée en vigueur de la loi, si bien que la catégorie des dockers professionnels intermittents est appelée à disparaître lorsque ceux-ci atteindront l'âge de la retraite. Du droit commun, les dockers connaissent déjà le régime général de la sécurité sociale, sous réserve de quelques adaptations rendues nécessaires par l'intermittence<sup>62</sup>. Placés dans un rapport de travail subordonné, ils vont donc s'exposer à la discipline de l'entreprise et au risque du licenciement. Cependant, en cas de rupture de leur contrat pendant la période d'essai ou de licenciement pour motif économique<sup>63</sup>, les dockers mensualisés retrouvent le bénéfice de leur carte professionnelle. Ils vont aussi profiter de

---

<sup>58</sup> Th. AUBERT-MONPEYSSSEN, *op. cit.*, 1994; L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 180 et s.; R. REZENTHEL, « L'organisation de la manutention portuaire après la réforme », *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, Paris-Montréal, L'Harmattan, 1999, p. 349 et s.; L. BORDEREAUX, « Manutention portuaire », *Juris-Classeur Travail*, Fasc 5-97, 2005.

<sup>59</sup> Sur les discussions entourant l'article R. 511-2 du Code des ports maritimes, concernant la portée de la priorité d'embauche et sa conformité au droit communautaire : L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 211 et s.; R. REZENTHEL, « L'organisation de la manutention portuaire après la réforme », *op. cit.*, 1999, p. 349 et s. L'article R. 511-2, qui définit les opérations et la sphère géographique pour lesquelles la priorité d'embauche est effective, fait l'objet d'une interprétation stricte en jurisprudence. Voy. CA de Poitiers (1<sup>ère</sup> ch. civ.), 3 février 2004, SA Etablissements Chacqueneau, arrêt qui exclut du champ de la priorité d'embauche les opérations de brouettage et qui infirme le jugement du TGI de La Rochelle, 28 mars 2000, note L. BORDEREAUX, *DMF*, 2001, p. 434 et s.

<sup>60</sup> Cependant, le nombre des dockers intermittents fait l'objet d'un encadrement strict avec des modalités de retrait de la carte professionnelle dans le cas où l'inemploi serait trop important. Le port de Marseille fait figure d'exception par l'absence de mise en œuvre de ce dispositif. Voy., sur ce cas particulier, le document polémique émanant de la Cour des comptes, en 2010, sur « Le grand port maritime de Marseille : blocage social et déclin ».

<sup>61</sup> Article L. 511-2 de l'ancien Code des ports maritimes. Le décret n°92-1130 du 12 octobre 1992 précise ce qu'il faut entendre par avoir « régulièrement travaillé ».

<sup>62</sup> Voy. la synthèse déjà ancienne de R. JAMBU-MERLIN, « Les gens de mer », in R. RODIERE (dir.), *Traité de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1978, p. 297 et s.

<sup>63</sup> Pour tout autre motif, la décision relève du BCMO : article L. 511-2-II §1 de l'ancien Code des ports maritimes, repris à l'article L. 5343-3 du Code des transports. Voy. l'arrêt du Conseil d'Etat, 15 mai 1996, M. Hiriart, note R. REZENTHEL, « La réforme de la manutention portuaire devant le juge administratif », *RFDA*, n°4, 1997, p. 837 et s.

nouveaux droits, par application du Code du travail, notamment en matière de relations collectives et de santé et sécurité au travail<sup>64</sup>. Le régime de travail des ouvriers dockers occasionnels est lui-même clarifié. Dans le cadre de la loi de 1992, ceux-ci sont recrutés par contrat à durée déterminée, la manutention portuaire étant regardée comme un secteur d'activité où il est d'usage de recourir au CDD. Ils ne sont pas assujettis aux mêmes obligations que les intermittents, notamment en matière de disponibilité<sup>65</sup>.

La loi a permis de réduire le sureffectif à travers divers mécanismes<sup>66</sup>, dont un accès au dispositif de départ anticipé à la retraite en raison de l'exposition à l'amiante, sans remplacement systématique<sup>67</sup>. En ne s'appliquant pas aux grutiers, la loi de 1992 maintenait une différenciation statutaire entre métiers de la manutention qui sera par la suite contestée. Par contre, concernant les conditions d'emploi des dockers, alors que celles-ci étaient très largement dépendantes d'usages locaux, repris sous la forme d'accords conclus au niveau du port<sup>68</sup>, la loi de 1992 a abouti à l'adoption d'une convention collective nationale de la manutention, le 31 décembre 1993. Cette convention s'applique, elle, à l'ensemble des salariés des entreprises de manutention portuaire<sup>69</sup>. Elle inscrit les salariés concernés dans une logique de carrière, à travers la classification des emplois et la reconnaissance de droits en matière de formation professionnelle<sup>70</sup>.

## 2 Les conséquences sociales de la loi de 2008

<sup>64</sup> Th. AUBERT-MONPEYSSSEN, *op. cit.*, 1994 ; L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 2005.

<sup>65</sup> La Cour de cassation considère aujourd'hui, après avoir développé une approche différente (M.-Y. LE GARREC, « La reconnaissance du statut d'ouvrier docker professionnel intermittent (à propos de deux arrêts de la CAA de Nantes et de la CA de Montpellier) », *DMF*, 2000, p.849 et s. ; Soc. 26 novembre 2002, 2 espèces, note L. BORDEREAUX, *DMF*, 2003, p. 408 et s.), que les juges du fond doivent qualifier la relation de travail des dockers au regard des conditions concrètes d'exercice de leur activité (dockers occasionnels obligés de se présenter deux fois par jour à l'embauche sous peine de sanctions disciplinaires) : Soc. 10 mars 2009, n°07-41892, note P. CHAUMETTE, *Droit social*, 2009, p. 738 et s. et note L. BORDEREAUX, *DMF*, 2009, p. 668 et s.

<sup>66</sup> Sur la conséquence de la signature d'une conversion de conversion sur la qualité de docker : CAA de Marseille, 15 mars 2005, (req. n°01MA01828), M. Antoine X., note L. BORDEREAUX, *DMF*, 2006, p. 438 et s. ; CA Nîmes (Ch. soc.), 19 janvier 2010, n°06/01226, Madame Leslie X, note L. BORDEREAUX, *DMF*, 2010, p. 725 et s.

<sup>67</sup> Cour des Comptes, Rapport public thématique sur *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action*, Juillet 2006, p. 41 et s., qui insiste sur le coût de ce dispositif, qui « a été dévoyé pour devenir, dans certains cas, un outil de gestion de l'emploi, faisant peser sur la branche AT/MP du régime général de la sécurité sociale une charge induite parfois dépourvue de lien réel avec le problème de l'amiante et contribuant pour une part importante à son déficit. »

<sup>68</sup> M.-Y. LE GARREC, *op. cit.*, p. 62 et s. Concernant une situation particulière au port de La Rochelle-La Pallice, avec une catégorie locale de « docker complémentaire », R. REZENTHEL, « Vers la disparition progressive de la carte professionnelle de docker », note sous Soc. 22 juin 2011, n°09.70575, *DMF*, 2011, p. 857 et s.

<sup>69</sup> Article 1<sup>er</sup> de la Convention collective du 31 décembre 1993, qui précise que la convention s'applique « aux entreprises relevant par leur activité principale de la manutention portuaire telle que définie par le décret n° 73-1036 du 9 novembre 1973 (code APE 7404), et situées en France métropolitaine et dans les départements de la Réunion et de la Guyane ». L'article 2 vise expressément les 3 catégories d'ouvriers dockers instituées en 1992 (article 2).

<sup>70</sup> Articles 3 et 12 de la Convention collective du 31 décembre 1993.

« Pour résumer ce qui a été fait, glisse un manutentionnaire, on peut dire que ce sont les grutiers qui ont été repeints en dockers »<sup>71</sup>.

Afin de répondre à des impératifs de meilleure performance économique, les ports français ont fait l'objet de deux réformes importantes durant ces dernières années. La première, découlant de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, prolonge un mouvement déjà engagé de décentralisation de « la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'Etat », par transfert aux collectivités locales<sup>72</sup>.

La réforme opérée ensuite par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 s'est principalement attachée à faire évoluer la gouvernance des anciens Ports autonomes, qui deviennent des Grands ports maritimes. Elle ne concerne pas les ports d'intérêt national précédemment transférés aux collectivités locales. Sur le plan social, cette loi est couramment présentée comme parachevant la réforme du statut des dockers de 1992<sup>73</sup>. Deux principales lacunes étaient en effet caractérisées : la situation particulière à Marseille-Fos et la question du maintien des salariés chargés de la conduite et de la maintenance des grues et portiques dans un rapport d'emploi direct avec les Ports autonomes. Le leitmotiv mis en avant à l'appui de la réforme était alors le manque d'unité dans la chaîne de commandement de la manutention qui résultait de cette situation<sup>74</sup>.

A travers la cession de l'exploitation des outillages à des opérateurs privés<sup>75</sup>, la loi de 2008 a prévu que les personnels grutiers devaient rejoindre les sociétés de manutention, devenant des salariés au même titre que les dockers. C'est par un accord-cadre du 30 octobre 2008<sup>76</sup> que les conditions de ce transfert ont été arrêtées, celui-ci améliorant le cadre supplétif défini à l'article 12 de la loi de 2008. En particulier, il double la période durant laquelle le salarié

---

<sup>71</sup> Th. TEILLARD, « Avec la réforme portuaire, adieu les grutiers, vive les dockers ! », *Le Marin*, vendredi 13 mai 2011, p. 2.

<sup>72</sup> R. REZENTHEL, « La loi du 13 août 2004 et l'extension de la décentralisation en matière portuaire », *DMF*, 2004, p. 868 et s. ; du même auteur, « Quinze ans de décentralisation en matière portuaire », *DMF*, 1998, p. 1084 et s. et « L'extension de la décentralisation des ports maritimes », *DMF*, 2002, p. 483 et s. ; A. BELLAYER-ROILLE, « La décentralisation portuaire en Bretagne », in J.-P. BRAS et G. ORANGE (dir.), *Les ports dans l'Acte II de la décentralisation*, Paris, L'Harmattan, 2007.

<sup>73</sup> Voy. le Rapport d'information n°728 du sénateur Charles REVET sur la réforme portuaire, enregistré à la Présidence du Sénat le 6 juillet 2011, p. 14.

<sup>74</sup> Voy., le Rapport public thématique de la Cour des comptes sur *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action*, Juillet 2006, p. 61 et s. qui pointe, outre, les conséquences de cette situation en matière de coût du service.

<sup>75</sup> La procédure est prévue à l'article 9 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008. Le bilan sur ce point est contrasté, l'argument mis en avant étant l'impact de la crise économique sur le secteur : Rapport d'information n°728 de Charles REVET, précité, p. 21 et s.

<sup>76</sup> Conformément à l'article 11 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008. Le décret n°2008-1240 a rendu son contenu effectif.



transféré bénéficie d'un droit au retour dans l'effectif du port (14 ans) en cas de licenciement économique<sup>77</sup> et il instaure un droit au retour de 3 ans pour difficulté d'adaptation du salarié dans sa nouvelle entreprise ou problème physique ou psychologique<sup>78</sup>. Cet accord a ensuite été suivi par des protocoles négociés dans chaque port. Les grutiers qui refusaient le transfert sont restés des employés des Grands ports maritimes. Le transfert, pour être effectif, doit ainsi faire l'objet d'une convention tripartite de détachement entre le Grand port maritime concerné, l'agent et la société de manutention<sup>79</sup>.

En avril 2011, la Convention collective nationale unifiée « Ports et manutention »<sup>80</sup> a été signée, plaçant les personnels portuaires (grutiers...) et les dockers sous un même statut collectif<sup>81</sup>. La réalisation du transfert des personnels grutiers, de même que la négociation de la convention collective unifiée, ont fait l'objet d'un important mouvement social<sup>82</sup>, qui portait en particulier sur les droits en matière de départs anticipés pour pénibilité<sup>83</sup> et sur l'articulation de ce régime avec le dispositif amiante<sup>84</sup>. Cette négociation<sup>85</sup> a abouti un accord placé en annexe de la Convention collective unifiée<sup>86</sup>, lequel prévoit la possibilité pour le

---

<sup>77</sup> Article III-8 de l'accord-cadre.

<sup>78</sup> Article III-6 de l'accord-cadre.

<sup>79</sup> Article III-1 et annexe comportant un modèle type de la convention tripartite individuelle de détachement.

<sup>80</sup> L'article 14 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 prévoyait l'ouverture d'une négociation en ce sens. Elle a été étendue par arrêté du 6 août 2012

<sup>81</sup> Le Champ d'application de la Convention est défini comme il suit. Article 1<sup>er</sup> : « Les dispositions de la convention collective nationale portuaire unifiée ports et manutention s'appliquent aux entreprises, établissements ou toute autre structure, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise dont dépend cet établissement ou cette structure, situés en France métropolitaine, et dont l'activité déployée à titre principal est l'une des activités énumérées ci-après : (...) 2. La manutention portuaire dans les ports maritimes de commerce ; 3.L'exploitation et / ou la maintenance d'outillages de quai pour la manutention de vracs solides ou marchandises diverses et l'exploitation et / ou la maintenance d'outillages d'engins de radoub des ports maritimes ; 4.L'exploitation et / ou la maintenance des installations de chargement et déchargement de vracs liquides lorsqu'elles sont exercées par une filiale des entreprises visées au 1 quand bien même la participation détenue deviendrait minoritaire. (...) ». L'article 2 précise que « Les dispositions de la présente convention collective s'appliquent à l'ensemble des salariés des entreprises, établissements visés au champ d'application défini ci-dessus et appartenant aux catégories ci-après définies : ouvriers ; ouvriers dockers ; employés ; techniciens ; agents de maîtrise ; cadres. »

<sup>82</sup> Voy., par exemple, P.-H. ALLAIN et A. SCHWARTZBROD, « La réforme portuaire échoue sur la grève », *Libération*, 4 février 2011, p. 14 et 15.

<sup>83</sup> Au regard des conditions prévues par la loi n°2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites.

<sup>84</sup> R. REZENTHEL, « Les ports malades de l'amiante », *DMF*, 2012, p. 732 et s. ; pour une décision récente non publiée qui admet la faute inexcusable de la société Intramar, employeur d'un docker exposé à l'amiante dans son activité et son environnement de travail : Soc. 29 novembre 2012, n°11-25856.

<sup>85</sup> Retraçant le déroulement de cette négociation dans ses dernières semaines, le journal *Le Marin* et, notamment, Th. TEILLARD, « Ports. De nouveau en grève le week-end », vendredi 7 janvier 2011, p. 6 ; les dossiers spéciaux « Vers un nouveau durcissement du conflit portuaire », vendredi 21 janvier 2011 et « Port : le bras de fer », vendredi 28 janvier 2011 ; « Réforme portuaire : tous dockers ! », vendredi 13 mai 2011 et « La réforme portuaire bouclée en métropole », vendredi 17 juin 2011. Voy. aussi le Rapport d'activité de l'UNIM, *La manutention portuaire en 2010*, Mai 2011, présenté par le Délégué général X. GALBRUN.

<sup>86</sup> Annexe III de la Convention collective unifiée, « Dispositifs conventionnels de prise en compte de la pénibilité et de cessation anticipée d'activité dans les métiers portuaires ».

travailleur portuaire qui a exercé pendant 15 années l'un des métiers qualifiés de pénibles<sup>87</sup> de cesser son activité. L'anticipation de l'âge de la retraite est plafonnée à deux ans, alors que la demande syndicale était de quatre ans<sup>88</sup>. Parallèlement, un autre accord annexé prévoit la possibilité d'une cessation anticipée d'activité de 12 mois après 18 ans d'exercice d'un des métiers qualifiés de pénibles. Le cumul de ces deux dispositifs permet une anticipation de 3 ans de l'âge de la retraite<sup>89</sup>. L'anticipation prévue par l'annexe pénibilité peut se cumuler avec un départ fondé sur le dispositif amiante dans la limite d'une anticipation globale de 5 ans<sup>90</sup>.

## **B Un salariat à l'heure de la mondialisation**

L'évolution du statut social des dockers depuis 1947 montre, selon nous, les conditions de réalisation d'un compromis tripartite, inscrit dans l'effort d'après-guerre de reconstruction, puis sa remise en cause notamment sous la pression du droit communautaire de la concurrence. En effet, si les propositions successives de directives qui envisageaient d'inclure les services de manutention dans le champ de la libre prestation de service n'ont pas abouti<sup>91</sup>, cette activité ne saurait être tenue hors du champ d'application du droit communautaire originaire et des grandes libertés économiques qu'il porte (principes de libre concurrence, de transparence, de liberté d'établissement, de libre circulation des travailleurs). Cette position a été rappelée à plusieurs reprises par l'actuelle Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE), qui refuse de reconnaître à la manutention portuaire la qualité de service d'intérêt général<sup>92</sup>. Elle s'inscrit à rebours d'une tradition française qui voyait dans la manutention l'exercice

---

<sup>87</sup> Il s'agit des métiers de docker, de conducteur d'engins (portiques et grues/passerelles), d'opérateur portuaire, de maintenance portuaire, de maintenance 2<sup>ème</sup> niveau liée aux services aux navires et aux outils de bord à quai, de lamaneur et haleur, de pontier et éclusier. La liste détaillée figure en annexe de l'annexe.

<sup>88</sup> Sur la question des 4 ans : Th. TEILLARD, « Les clés d'un bras de fer imprévu », *Le Marin*, vendredi 21 janvier 2011, p. 3. et les interviews du ministre de l'époque, Th. MARIANI, et de T. HAUTOBOIS, secrétaire de la Fédération nationale des ports et docks CGT, *Le Marin*, vendredi 28 janvier 2011, p. 10 et 11.

<sup>89</sup> L'article 4 de l'annexe « cessation anticipée d'activité » prévoit ce cumul.

<sup>90</sup> Article 3 § 3 de l'annexe « pénibilité ».

<sup>91</sup> Il s'agit de l'échec des propositions de directives de 2003 et 2006. La dernière en date a été rejetée par le Parlement européen le 18 janvier 2006.

<sup>92</sup> L'arrêt CJCE, 10 novembre 1991, *Merci convenzionali Porto di Genova*, aff. C-179/90, *DMF*, 1992, p. 123 et s., note P. BONASSIES, rappelle que le droit communautaire s'oppose à une réglementation nationale qui imposerait le recours à une compagnie portuaire composée exclusivement de travailleurs nationaux ou qui faciliterait de manière abusive l'exploitation de ce service par une compagnie nationale ; P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, LGDJ, 2006, parlent de la jurisprudence « nuancée » de la Cour en la matière, à la suite de l'arrêt de la CJCE, 16 septembre 1999, aff. C-22/98, *Becu*, note M.-Y. LE GARREC, *DMF*, 2000, p. 176 et s., ce dernier validant le principe d'une activité réservée à des ouvriers portuaires reconnus par une commission paritaire. Voy., aussi, la synthèse de Ph. CORRUBLE, « Le droit communautaire de la concurrence appliqué aux ports européens », *DMF*, 2002, 1<sup>ère</sup> partie p. 68 et s. et 2<sup>nd</sup> partie p. 160 et s.

d'un service public<sup>93</sup>. La jurisprudence de la CJUE engage donc à la libéralisation des services de manutention portuaire<sup>94</sup>, à défaut de l'adoption d'un droit dérivé spécifique. Cette libéralisation s'inscrit dans un contexte plus global, de mondialisation du transport maritime et met en cause, à divers titres, le rôle de l'Etat dans l'organisation de ce secteur, y compris sur le plan social.

En effet, l'interventionnisme étatique dans l'institutionnalisation du régime social des dockers, en 1947, a été regardé comme une manifestation particulière de l'Etat providence, au regard des conditions difficiles qui caractérisent l'exercice de cette profession<sup>95</sup>. Il s'agissait alors d'inscrire dans le statut même des dockers une logique de compensation de la pénibilité subie, y compris dans la rémunération, ce qui renvoie à la thématique de la « monétarisation de la santé » évoquée par B. TRENTIN<sup>96</sup>. Ce constat vaut aujourd'hui pour le cumul des régimes de départ anticipé à la retraite en matière de pénibilité et d'amiante.

La redéfinition du rôle de l'Etat, devenant un accompagnateur de réformes fondées sur les besoins ou la réalité du marché, participe en quelque sorte de la banalisation du droit du travail applicable aux dockers. Ainsi, les mouvements sociaux observés depuis 1992 réinscriraient les dockers, non plus dans les tensions qui s'exerceraient sur le compromis réalisé à l'échelle de la corporation, mais dans une histoire du droit du travail centrée sur les conquêtes ouvrières, telle que la présentait G. LYON-CAEN, lorsqu'il écrivait que « la législation du travail n'a pas été accordée par un Etat se voulant impartial et au-dessus des classes et des luttes sociales. [Le droit du travail] n'est pas un droit d'arbitrage. Ramener le droit du travail à une politique interventionniste (XIX<sup>ème</sup> siècle) ou à une politique de médiation (1936), c'est défigurer son histoire. (...) Il est un droit né de la pression des

---

<sup>93</sup> R. REZENTHEL, « Les ports et la concurrence », *DMF*, 1998, p. 959 et s. A noter que le Conseil de la concurrence a lui-même apprécié des pratiques tarifaires en vigueur au Havre en matière de manutention, à l'aune du droit de la concurrence : G. GUEGUEN-HALLOUET, « Les activités portuaires à l'épreuve des règles de concurrence », *DMF*, 2008, p. 690 et s. ; « Haro sur le Yalta havrais de la manutention : une nouvelle contribution au processus de diffusion des préoccupations concurrentielles aux activités portuaires », *Revue de droit des transports*, Septembre 2010, p. 18 et s. et, du même auteur, la contribution dans le présent *Annuaire*, « Les ports maritimes français à l'épreuve du droit européen. Entre intérêt général et marché ».

<sup>94</sup> M.-Y. LE GARREC, « Manutention portuaire et abus de position dominante », note sous CJCE, 12 février 1998, aff. C-163/96, Silvano Raso (Port de la Spezia), *DMF*, 1998, p. 848 et s. ; R. REZENTHEL, « La libéralisation de la gestion portuaire », *ADMO*, 2006, p. 331 et s. et du même auteur « Le droit portuaire : une évolution du droit public vers le droit privé », *ADMO*, 2008, p. 647 et s.

<sup>95</sup> Développant cette approche : L. BORDEREAUX, *op. cit.*, 1999, p. 37 et s.

<sup>96</sup> B. TRENTIN, *La cité du travail. Le fordisme et la gauche*, Paris, Librairie Arthème Fayard/IEA de Nantes, 2012, p. 95 et s.

travailleurs sur le Parlement, le gouvernement ou le patronat, un droit conquis et non octroyé »<sup>97</sup>.

Une autre approche de cette transformation du rôle de l'Etat se dégage des critiques portées par les armateurs et entreprises de manutention. Il s'agit de l'idée selon laquelle les ports français auraient hérité d'une sorte de handicap concurrentiel originel, lié à la forme même de l'interventionnisme Etatique. La loi ne serait plus seulement porteuse de protections inappropriées, elle serait en elle-même une source de pesanteur au regard du temps nécessaire à l'adoption d'une réforme, à sa mise en œuvre<sup>98</sup>. Cette critique peut être rapprochée de la théorie dite « des sources juridiques », qui entend démontrer que les Etats à tradition juridique civiliste, plus interventionnistes, seraient désavantagés par rapport aux pays de common law dans leur abord de la réglementation économique, lesquels privilégient la régulation par le marché et le contrat<sup>99</sup>.

En conclusion, un constat – non dépourvu d'ironie – peut alors être dressé : le glissement opéré vers le salariat depuis la loi de 1992 s'est réalisé dans une période qui connaît une sérieuse remise en question des protections conférées par le droit du travail<sup>100</sup>, cherchant péniblement à trouver les conditions d'une nouvelle « flexicurité »<sup>101</sup> et à renouveler les

---

<sup>97</sup> Selon les termes du célèbre article de G. LYON-CAEN, « Les fondements historiques et rationnels du droit du travail », initialement publié dans *Droit ouvrier* en janvier 1951 et repris, plus récemment, en février 2004, p. 52 et s.

<sup>98</sup> Il s'agit alors de « promouvoir un moins d'Etat » selon R. CASTEL, *La montée des incertitudes*, Paris, Editions du Seuil, 2009, p. 43 et s., lequel considère que « face à ces ambiguïtés, seule une référence au droit et à une certaine inconditionnalité du droit peut être le garant de la présence d'un Etat social digne de ce nom. »

<sup>99</sup> Voy. l'analyse critique de cette théorie par S. DEAKIN, P. LELE et M. SIEMS, « L'évolution du droit du travail : évaluation et comparaison des régimes réglementaires », *Revue internationale du travail*, 2007, n°3-4, p. 143 et s.

<sup>100</sup> Témoignage de cette réflexion autour de la remise en cause actuelle du droit du travail : M. RIGAUX, *Droit du travail ou droit de la concurrence sociale ? Essai sur un droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause*, Bruxelles, Bruylant, 2009. Voy. aussi les analyses de Fr. GAUDU, « L'avenir du droit du travail », in « 13 paradoxes du droit du travail », *Semaine sociale Lamy*, n° spécial dirigé par Ph. WAQUET, supplément au n°1508, 10 octobre 2011, p. 269 et s. ; plus anciennement M.-A. MOREAU et G. TRUDEAU, « Le droit du travail face à la mondialisation de l'économie », *Relations industrielles*, 1998, vol. 53, n°1, p. 1 et s. ; les différentes contributions à l'ouvrage *Le droit du travail à l'épreuve de la globalisation*, A. LYON-CAEN et Qu. URBAN (dir.), Paris, Dalloz 2008 ; et R. CASTEL, *La montée des incertitudes*, Paris, Editions du Seuil, 2009, en particulier les p. 69 et s.

<sup>101</sup> Le concept de « flexicurité » a été introduit en France autour de la question de la sécurisation des parcours professionnels suite à la conclusion de l'accord du 23 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail : G. AUZERO, « L'accord du 23 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail : l'ébauche d'une flexisécurité à la française », *RDT*, 2008, p. 152 et s. ; M. BONNECHERE, « Travail décent et modernisation du droit du travail », *Travail et Emploi*, n°113, 2008, p. 91 et s. ; Le numéro spécial de la *Revue de l'IRE*, « Flexicurité, sécurisation des parcours professionnels et protection sociale », n°63, 2009/4. La thématique de la sécurisation des parcours professionnels est reprise dans le récent accord du 11 janvier 2013, « pour un nouveau modèle économique et social au service de la compétitivité des entreprises et de la sécurisation de l'emploi et des parcours professionnels des salariés », commenté dans la *Semaine sociale Lamy*, n°1568, 21 janvier 2013, dossier « ANI du 11 janvier 2013. Entre flexibilité et sécurisation de l'emploi ».

fondements même de l'Etat providence<sup>102</sup>. La « flexicurité » emporte l'impératif d'un remodelage des protections pour répondre aux contraintes de la mondialisation. « Globalement, la mondialisation profite à la croissance et à l'emploi, mais les changements qu'elle entraîne exigent des adaptations rapides de la part des entreprises et des travailleurs. (...) Pour s'adapter, il faut un marché du travail plus souple et des niveaux de sécurité qui répondent aux besoins nouveaux tant des employeurs que des travailleurs »<sup>103</sup>.

De ce fait, la méfiance affichée par les dockers quant à leur absorption dans le droit commun s'avérait, de manière prémonitoire, fondée. Le salariat que progressivement ils rejoignent est marqué par une dégradation accentuée, depuis les années quatre-vingt-dix, des conditions de travail en raison, d'une part, de l'intensification du travail et, d'autre part, de la perte d'autonomie des travailleurs<sup>104</sup>. Les causes généralement avancées de cet accroissement de la charge de travail sont la réduction des effectifs, l'introduction de certaines méthodes de management qui responsabilisent les individus sans forcément leur attribuer en contrepartie des avantages salariaux significatifs et l'évolution technologique. La subordination présente aujourd'hui des traits bien différents de ceux qu'elle arborait dans le modèle industriel qui lui donna naissance<sup>105</sup>.

Si un auteur, au sujet du travail des dockers dans les conditions antérieures à la loi de 1992, écrivait : « l'entreprise n'a donc aucune réalité, elle n'intervient pas dans l'organisation du travail (...). Elle n'intervient pas sur la direction même des opérations, c'est le contremaître qui est un intermédiaire entre l'entité entreprise et la communauté ouvrière des dockers. Donc, l'entreprise, cela n'existe pas, c'est un rouage technique, vraiment c'est un auxiliaire de recrutement pour le port, pour le trafic maritime. Voyez, il y a les dockers, les navires, puis l'entreprise qui intervient un peu comme un rouage technique »<sup>106</sup>. Ce constat semble

---

<sup>102</sup> Dénonçant la manière avec laquelle l'argument de la mondialisation est avancé à l'appui de la revendication d'une plus grande flexibilité et parlant à ce titre de « contestation proprement réactionnaire du droit social », A. JEAMMAUD, « Les droits du travail à l'épreuve de la mondialisation », *Droit ouvrier*, 1998, p. 240 et s.

<sup>103</sup> Il s'agit des dispositions liminaires de la Communication de la Commission COM(2007)359 du 27 juin 2007 : *Vers des principes communs de flexicurité : des emplois plus nombreux et de meilleure qualité en combinant flexibilité et sécurité*. Voy. les commentaires d'A. SUPIOT, « Fragments d'une politique législative du travail », *Droit social*, 2011, p. 1151 et s. et de S. JUBE, *Droit social et normalisation comptable*, Paris, L.G.D.J., 2011, p. 539 et s.

<sup>104</sup> Voy. J. BUE, Th. COUTROT et I. PUECH (dir.), *Conditions de travail : les enseignements de vingt ans d'enquêtes*, Paris, OCTARES Editions, 2004 et J. BUE, Th. COUTROT et N. GUIGNON, « L'évolution des conditions de travail », in *L'emploi, nouveaux enjeux*, INSEE, ed. 2008, p. 61 et s.

<sup>105</sup> A. SUPIOT, « Les nouveaux visages de la subordination », *Droit social*, 2000, p. 131 et s. Retraçant l'histoire de ce salariat : R. CASTEL, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1995, (Folio essais n°349).

<sup>106</sup> L. HISLAIRE, « Le droit commun du travail conduit-il à la disparition du métier de docker ? », *ADMO*, 1995, p. 147 et s.

aujourd'hui remis en cause. La gestion de l'emploi se déplace du port et des intérêts à la fois privés et publics qu'il représente vers des entreprises dont les objectifs ne peuvent être réduits à ceux de l'activité pour laquelle elles ont été constituées, répondant notamment à des impératifs financiers<sup>107</sup>. Les dockers deviennent des salariés ordinaires, en prise avec les « affres » de la mondialisation qui rongent les anciennes protections du droit du travail des Etats développés.

---

<sup>107</sup> Sur des approches doctrinales récentes s'intéressant aux rapports entre l'entreprise et au droit du travail, se reporter aux contributions réunies dans l'ouvrage *La crise de l'entreprise et de sa représentation*, A. LYON-CAEN et Qu. URBAN (dir.), Paris, Dalloz, 2012 ; ainsi que J.-Ph. ROBE, « L'entreprise et la constitutionnalisation du système-monde de pouvoirs », intervention au Collège des Bernardins, 2011 et Ch. HANNOUN, « L'impact de la financiarisation de l'économie sur le droit du travail », *RDT*, 2008, p. 288 et s.