



<http://www.cgt.fr>
info@cgt.fr

REFORME PORTUAIRE

Une réforme qui ne dit pas son nom : PRIVATISATIONS !

« Plan de relance des Ports Autonomes » : la formule cache mal une réforme d'envergure, un remodelage profond du concept portuaire inscrit sans ambiguïté dans le processus de libéralisation du secteur. Les options avancées par le gouvernement portent pour une part des ingrédients rejetés massivement avec la directive portuaire européenne en 2005 et 2006.

La presse professionnelle ne s'y trompe pas, unanimement elle fait le lien avec la réforme Le Drian de 1992 qui, en ouvrant le chantier de libéralisation et privatisation des services portuaires, avait attaqué de front le statut des Dockers. Une réforme considérée inachevée par le patronat et qui portait les germes de l'étape d'aujourd'hui. Une étape qui porte ceux de la privatisation pure et simple du domaine maritime.

Sarkozy et Fillon font allégeance au Medef, ils répondent à une commande des grands groupes logisticiens et armateurs de Transports : manière aussi de remercier les amis Bolloré ou Cma Cgm. Ils offrent à ce patronat un abaissement des coûts portuaires par celui des coûts du travail. Ce sont les salariés, au bout du compte tous les salariés des ports, qui payeront l'addition sur leurs conditions sociales, leurs statuts et garanties. **Travailler plus, mais pour que l'armateur gagne plus !**

Cette réforme ne sent pas bon !!

Présentée comme ayant un impact limité aux seuls salariés des activités de manutention et d'outillage, ce qui n'est déjà pas rien, la logique est bien plus vaste.

- au-delà du transfert à des opérateurs privés ; particulièrement pour les futures générations, elle remet en cause les statuts sociaux, touche à la convention collective et au code des ports maritimes ;
- elle porte atteinte au caractère public intégré des ports via les activités externalisées ;
- elle permettra aux armateurs d'avoir la maîtrise et de définir les orientations du port ;
- elle ouvre une voie rapide pour livrer au même sort d'autres activités et les salariés qui les font fonctionner : celles maritimes de ports, celles ferroviaires aujourd'hui assurés par les agents SnCF, celles des terminaux méthaniers assurés par des agents Gdf...

Elle met les collectivités locales devant le fait accompli pour financer les installations...

Ce n'est pas une réformette ! L'impact social est lourd dans les professions concernées et les territoires. Tout un secteur, professionnel et de l'économie, serait remodelé.

Entre la seule compétitivité économique à court terme ou la nécessaire responsabilisation sociale et environnementale des armateurs sur les territoires, le gouvernement fait unilatéralement le premier choix.

Pour la CGT, le service public, les ports et les salariés rattachés ne sont pas à vendre.

L'évolution portuaire nécessite une approche sur l'activité économique, son développement, les emplois, qualifications et conditions sociales nécessaires pour y répondre. En annonçant que seules les modalités étaient discutables, l'orientation fondamentale étant « intangible », Fillon cherche à donner une fin de non recevoir à toute négociation. C'est pourtant à ce niveau, celui de l'orientation industrielle, du statut portuaire, que doit se situer la véritable négociation sur le cadrage. La concertation engagée porte sur le cadrage des modalités de mise en oeuvre seulement.

C'est inacceptable ! La CGT conteste le fond de cette réforme.

Il faut boussuler ce scénario !

La CGT a une conception du portuaire et maritime.

Elle met en débat des propositions, sur ces bases-là, elle est disposée à négocier.

Stratégiques dans l'organisation des échanges mondiaux, les ports constituent un véritable poumon économique localement et nationalement. Plusieurs dizaines de milliers d'emplois (directs ou indirects) sont à créer dans ce secteur : Ils font besoin à ceux qui en manquent. Encore faut-il les fidéliser, les stabiliser pour assurer une perspective sociale : au territoire directement concerné et au salarié lui-même. Dans une concurrence entre les ports, la seule assurance est une précarité durable.

Besoin de développer nos ports ? OUI !

Pour quel objectif et sous quelle modalité ? Voilà la première et vraie question.

Mettre en valeur les atouts du Transport maritime, sa pertinence environnementale et énergétique, est nécessaire aux échanges européens. Mondialement c'est incontournable même dans une vision solidaire des échanges intercontinentaux, qui devra bien s'imposer un jour pour supplanter celle de délocalisation des activités industrielles.

Développer et moderniser les sites portuaires s'impose en réponse à ces besoins. Organiser de manière fiable, durable et stable le transport terrestre en prolongement, particulièrement avec le ferroviaire et le fluvial, rends cela d'autant plus nécessaire.

La logique de marché et de concurrence ne peut pas répondre à ces objectifs majeurs

La CGT est en désaccord profond avec l'idée selon laquelle le marché pourrait être un mécanisme de régulation. L'environnement et le social resteront relayés loin derrière la course au profit, dont on sait qu'elle use de dérégulation et de déréglementation.

L'implication des pouvoirs publics est indispensable pour garantir une maîtrise publique du secteur et des décisions en matière d'aménagement de l'espace et des territoires, de planification des investissements.

Le secteur portuaire doit répondre d'un véritable service public. C'est encore plus avéré au regard de l'enjeu de développement durable, dont il faut sans cesse rappeler ses trois facteurs indissociables : économique, social, environnemental.

Une responsabilité forte incombe à l'Etat

Les ports autonomes sont des Etablissements Publics Industriels et Commerciaux d'Etat. Organiser une complémentarité entre les sites pour utiliser harmonieusement tous les potentiels suppose une vision globale. Seul le niveau national peut y répondre et assurer la cohésion sociale et territoriale.

Depuis vingt ans, l'Etat a injecté un virus qui ronge nos ports : celui de la réduction des dépenses publiques faisant fi des investissements nécessaires. La France a laissé tomber ses ports. Les autres pays européens, dans cette période, investissaient

massivement sous maîtrise publique pour rendre plus rapide la rotation de navires en chargement ou déchargement de conteneurs. Contrairement à une idée répandue, les coûts portuaires sont moindres en France, mais forcément avec moins de matériels, la qualité (rapidité) est inverse. C'est là que se fait la différence.

C'est l'incurie de l'Etat qui est en cause, pas le statut des salariés !

Le diagnostic sur lequel s'appuie le gouvernement est faux ! La solution qu'il préconise est inefficace et injuste. Il cherche à régler un important défaut de productivité du matériel, dont il est responsable, par la productivité des hommes via leur statut social. **Sarkozy et Fillon usent d'un alibi et poussent leur logique de libéralisation et déréglementation.** Les ports appartiennent à la nation et remplissent des missions d'intérêt général. **Cet enjeu considérable exige un véritable débat public.**

Besoin de mieux organiser le travail ? Pourquoi pas ; mais en quoi cela passe par la privatisation d'activités ?

Focalisant sur les activités de grutiers et portiqueurs actuellement en général publiques, gouvernement, armateurs et logisticiens font de leur solution, « commandement unique » avec les dockers manutentionnaires, l'argument phare d'une soit disant mise en qualité.

La mise en œuvre d'un commandement unique ne suppose pas privatisation de l'activité et transfert des personnels. C'est même un postulat.

La CGT propose d'activer des coopérations et des règles publiques de fonctionnement entre entreprises de manutention et le port dont dépendent les grutiers et portiqueurs. L'établissement public portuaire peut très bien être le commandeur transverse. En quoi serait-il moins légitime que l'entreprise privée de manutention pour peu que lui soient donnés les moyens en effectifs qualifiés?

Le service public portuaire est, pour nous, essentiel

Activité par activité, c'est une privatisation rampante du secteur portuaire qui est organisée. **Préserver ces activités dans un concept de service public portuaire intégré est un enjeu pour toute la société.** Une autorité à caractère public est mieux à même d'accomplir les actes performants qu'exige ce secteur. Seul un service public fort est capable de résister à une balkanisation des procédures et garantir des règles unifiées en faveur de la sécurité et de la qualité.

La CGT s'oppose au transfert des conducteurs et salariés de maintenance des portiques et grues vers des entreprises privées. Le remorquage, le lamanage, le dragage, le pilotage, le balisage, sont des activités maritimes à vocation également de service public.

L'organisation des dessertes et la maintenance des infrastructures ferroviaires doivent répondre du service public Sncf. Les opérations propres aux terminaux méthaniers exigent également une unicité réglementaire et de qualification sous maîtrise publique et à l'appui de formations spécifiques sous la responsabilité de Gdf...

Ce sont des coopérations et des conventionnements rigoureux avec l'établissement public portuaire, mis en situation de maîtrise et commandement de l'ensemble des activités sur le domaine public maritime, qu'il faut mettre en place.

La CGT s'oppose à la mise en concurrence entre salariés intervenant sur les sites portuaires, source de prestations choisies au moins-disant social et de sous traitance en cascade, au mépris des conventions collectives et des statuts.

Des exigences sociales fortes et légitimes

La CGT fait le pari de s'attaquer à la précarité très fortement installée dans les ports. **Il faut conforter et renforcer les métiers, les statuts et garanties existantes dans la profession portuaire à partir des dispositions statutaires et réglementaires les plus avancées. C'est ce qui doit permettre d'aller vers un véritable statut du salarié portuaire** pour contrer les licenciements, la précarisation des emplois, le dumping social.

A des exigences de qualité et de sécurité, il faut répondre par des qualifications et une protection sociale de haut niveau reconnues pour les salariés par le code des ports maritimes et les conventions collectives concernées.

C'est ainsi, avec la ferme intention de défendre l'intérêt des salariés en place et des futurs embauchés que toute la CGT aborde le sujet. Nous voulons, dans tous les cas de figure, imposer aux donneurs d'ordre un socle social commun, garanti de dignité, de respect. Il n'y aura pas d'efficacité sans une considération forte des salariés et de leur avenir. Medef et gouvernement doivent comprendre que sans les salariés le port n'est rien !

La notion de domaine public maritime et le concept de service public portuaire sont intangibles.

La CGT intervient, organise la mobilisation, elle appelle les salariés à agir !

Nous sommes devant un enjeu important

Additionnons toutes les forces, pas seulement pour y faire face, mais pour bousculer le scénario. C'est possible !

La philosophie de cette réforme induit des prolongements importants, bien au-delà de l'impact immédiat sur les salariés portiqueurs et grutiers.

Si d'aventure elle reste en l'état, elle ne se limitera pas aux seuls ports autonomes. Elle inspirera forcément les Cci concessionnaires et gestionnaires des ports décentralisés. Elles y trouveront caution, pour externaliser les activités et livrer aussi les salariés à la jungle du business et des sous traitances au gré des appels d'offres.

Les ports - le service public portuaire c'est votre affaire !

Salariés portuaires, salariés d'un service public intervenant sur les ports, salariés de l'industrie, du commerce, de la logistique, du transport... citoyens : l'avenir de service public portuaire, son emploi et son activité économique vous appartient.

“ Ne laissons pas au monde des affaires décider seul de vos affaires ”.

Photos Internet



Agir ensemble

La CGT entend, avec l'ensemble de ses fédérations concernées, ses unions départementales, conduire son action en cohérence. Elle porte au devant du gouvernement sa conception portuaire. Sur ces bases sa fédération nationale des Ports & Docks participe à la concertation nationale engagée par le ministre des Transports.

Bousculer la donne suppose une mobilisation

- La solidarité doit s'affirmer en faveur des salariés immédiatement impactés,
- l'ambition d'un grand service public portuaire doit gagner tout le salariat et l'opinion publique.

La CGT s'y emploie en veillant à la prise en compte étroite des questions sociales, dans la défense immédiate des salariés concernés, avec celle de l'enjeu de société.

Rassembler, unir et intervenir

La CGT prend les dispositions pour, sur chaque site portuaire, réunir l'ensemble de ses syndicats du port, des activités industrielles et économiques, des services publics...

Elle propose qu'ensemble nous débattions de l'enjeu, des propositions alternatives, des actions à engager pour être efficace et construire le rapport de force qui ouvre la voie au renversement du scénario.

**Non, le scénario
n'est pas écrit d'avance !
Portons le débat
sur la place publique.**

**Décidons
sur chaque territoire
des initiatives
appropriées.**

**Engageons
la mobilisation.**

**Ne laissons pas privatiser les activités portuaires
et livrer un seul des salariés à la jungle
de l'ultra dumping social.**



Photos Internet

Bulletin de contact et de syndicalisation

Je souhaite :

- prendre contact
 me syndiquer

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Age : Profession :

Entreprise (nom et adresse) :

.....



Bulletin à renvoyer à La Cgt, espace Qualité de Vie syndicale, case 5-1, 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex,
téléphone : 01 48 18 84 72, fax : 01 48 51 51 80, courriel : orga@cgt.fr.