



UNION INTERFEDERALE DES TRANSPORTS

EVOLUTION DU TRANSFERT DES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL

La loi de décentralisation du 13 août 2004 a prévu, dans son article 30, le transfert des 17 ports d'intérêt national (PIN¹) au 1er janvier 2007.

Dans la logique dogmatique préconisée par l'Union Européenne pour les domaines routiers, portuaires et aéroportuaires, cette loi s'inscrit dans la libéralisation des transports et des services publics et la mise en concurrence des activités et des emplois rattachés : salariés portuaires et agents du ministère de l'Équipement. Elle est dominée par le dogme de laisser le soin au seul marché de réguler les activités économiques et de services.

La CGT avec ses composantes de l'UIT et la Fédération nationale des Ports et Docks (agents CCI et des ports autonomes, dockers, portiqueurs, Officiers de ports) récusé ces transferts inscrits dans le désengagement de l'Etat. L'actuelle politique nationale maritime et portuaire associée à ce type de décentralisation s'enfoncé dans la logique de mise en concurrence entre les ports français notamment les deux principaux ports autonomes à l'échelle européenne (Le Havre et Marseille). Ces conditions sont incompatibles avec les impératifs de sécurité et des besoins d'investissement à réaliser !!

C'est à l'inverse, le renforcement des liens des ports avec leurs territoires (hinterlands) en organisant une complémentarité intelligente entre les PIN (environ 20% des trafics) et une politique cohérente autour des ports autonomes (PAM), établissements publics sous la tutelle de l'ÉTAT, qu'il faut promouvoir.

Garantir une politique portuaire fondée sur la maîtrise publique des activités :

Le transfert aux collectivités territoriales est loin de garantir cette maîtrise.

Les dangers de morcellement du patrimoine portuaire et des activités des 18 sites ne sont pas à exclure, ce qui conduirait à une forme de dépeçage ouvrant la possibilité de spéculation foncière et immobilière sur des parties du domaine public portuaire. Ont fait acte de candidatures principalement les Régions et groupements de collectivités sous forme de syndicats mixtes pour les ports de commerce, Départements pour les ports de pêche, Communes voire leur groupement pour les ports de plaisance.

¹ Rappel pour mémoire du système portuaire sous tutelle de l'Équipement:

- 7 ports autonomes assurent 78% du trafic auquel s'ajoute Laroche-Pallice depuis 2006.
- 23 ports d'intérêt national (PIN) concédés généralement aux CCI, assurent près de 20 % du trafic (50 % des marchandises non conteneurisées et 80 % du transport de passagers).
- 18 PIN sont transférables – CALAIS / BOULOGNE / DIEPPE / CAEN / CHERBOURG / ST MALO / BREST – LE FRET – ROSCANVEL / CONCARNEAU / LORIENT / BAYONNE / LA ROCHELLE / SETE / PORT LA NOUVELLE / TOULON / NICE et 1 seul outre mer, LARIVOT en Guyane.

Certes les régions, qui ont fait acte de candidature reconnaissent l'intérêt d'un renforcement du lien entre les ports et les territoires pour le développement économique et industriel ainsi que pour l'organisation des transports terrestres. Elles ont pour autant des ambitions diverses, des positionnements et des priorités différentes selon les façades maritimes et les activités des ports concernés, tant est si bien que la désignation des nouvelles autorités portuaires par le Préfet n'est pas tranchée partout. Le choix s'est compliqué à cause de concurrence entre collectivités ; comme par exemple en Région Nord Pas de Calais dans le cadre de projets de syndicat mixte ou encore en Normandie où des candidatures multiples ne s'étant pas fait connaître dans les délais fixés émergent (départements et communautés d'agglomérations).

Les dangers de mise en concurrence entre les ports et les salariés portuaires guettent dès à présent ceux dont les concessions arrivent à échéance. Les risques d'attribution des concessions actuelles de la CCI à des sociétés privées sont fondés car il y a une pression juridique et économique sur les autorités concédantes pour s'inscrire dans la tendance générale à l'exacerbation de la concurrence et à la dérégulation des activités. Cela viendrait lourdement hypothéquer la nécessaire maîtrise publique des ports et des installations y compris du système de transport multimodal : Le transfert de propriété des voies ferrées portuaires aux ports est prévu par l'Ordonnance du 3 août 2005 (voir bulletin de l'UIT N° 48). La mise en concurrence des ports jouera contre un développement des activités portuaires fondé sur une réponse aux besoins sociaux et économiques des territoires. Les salariés seront une variable d'ajustement !

Des conséquences lourdes sur le service public de l'Équipement

Les missions de services publics exercées par les services de l'Etat ont des moyens alloués en diminution et subissent une succession de projets de démantèlement.

Outre le désengagement de l'Etat sur ces missions de services publics² avec des abandons et des réorganisations de services³, son recentrage sur des missions régaliennes rabougries de sécurité et de contrôle, les impacts lourds sur les charges des collectivités tendant à les endetter pour faire face aux investissements d'infrastructures et d'entretien dont l'insuffisance de réalisation ces dernières années est avérée ; cela ne fera qu'accroître les pressions de la fiscalité locale à l'exemple du transfert des 17 000 km de routes aux conseils généraux.

Les missions portuaires risquent l'éclatement ; les réorganisations des services maritimes et des DDE n'ont pas l'ambition de redonner aux services les capacités d'intervention pour assurer les impératifs de sécurité liés par exemple aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses et à la gestion des crises de pollution et de l'environnement.

² Ces services de l'Équipement assurent, sous la tutelle de la DGMT, les missions suivantes:

- **les missions portuaires** (échelon déconcentré de l'Etat pour les Ports d'intérêt National / PIN) ; - entretien des ouvrages – police – ingénierie et aménagement des infrastructures – tutelle des concessionnaires – gestion du domaine portuaire.
- La gestion du littoral, domaine public, POLMAR, érosion, qualité des eaux.
- La signalisation maritime et la sécurité maritime, l'exploitation et la maintenance des phares et balises et des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Ce sont les **missions portuaires** exercées au sein des PIN qui sont transférables ainsi que le domaine portuaire, le matériel et les bâtiments. **600 agents** environ sont concernés.

³ **Les services maritimes portuaires de l'Équipement** sont tantôt organisés en services spécialisés «autonomes » (Languedoc – Roussillon (SMNLR) ou Pas de Calais (SMBC) ou rattachés au directeur d'un port autonome (St-Nazaire – Marseille - ...), tantôt intégrés au sein des DDE (subdivision maritime...). Ces services, de quelques agents à près de 400 au SMNLR, comptent environ 3000 agents de toutes catégories y compris marins (environ 400) en métropole et DOM

La signalisation maritime ainsi que les écoles Nationales de la Marine Marchande risquent de voir leur unicité remise en cause. Il est question de missions de services publics pour le dragage et le pilotage ce qui sous-tend leur attribution au privé.

Préserver ces activités dans un concept de service public nous responsabilise dans l'action contre la libéralisation portuaire ; C'est le sens de la lutte des marins ces derniers mois au PAM du Havre contre la mise ne place de la SNRH, armateur Hollandais à moins disant social pour assurer le remorquage des navires et les interventions de sécurité en haute mer.

Des revendications de la CGT pour faire valoir de fortes exigences sociales pour les salariés

Il nous importe de les porter au quotidien, au cœur des activités de services portuaires et des enjeux de cohérence et de complémentarité des ports dans les régions et pour les façades maritimes.

Le positionnement de la CGT s'appuie sur une maîtrise publique des ports indispensable; qu'ils soient autonomes (PAM), régies par la loi de 1965 comme cadre juridique et financier, ou d'intérêt national en cours de transfert aux collectivités territoriales et une cohérence nationale d'organisation.

Cette conception est nécessaire pour :

- **Un usage du domaine public maritime et portuaire**, des installations et ouvrages et des infrastructures de transports dans une conception d'organisation multimodale sachant que le maritime réalise et est appelé à réaliser une part de plus en plus importante dans les échanges et qu'il peut participer à une alternative au tout routier ;
- **Redynamiser l'activité maritime nationale** laissée largement à l'abandon en l'inscrivant résolument dans la perspective ci-dessus : besoin d'investissement dans les infrastructures portuaires et les dessertes terrestres ;
- **L'aménagement du territoire, la réponse aux besoins économiques et sociaux** tels que ceux de la politique industrielle ;
- **le développement de l'emploi stable** sur le secteur lui-même et l'hinterland (150 km et plus dans la zone d'influence), sur les activités des plate- forme portuaires qui concentrent les métiers de la manutention, transport et logistique. Autant d'activités d'emplois publics (dragage, pilotage, signalisation, sécurité et contrôle...) mais aussi privé et/ou précaires ;
- **S'inscrire dans le développement durable** qui rend impératif la priorité au défi énergétique et à l'enjeu environnemental. La voie d'eau est le mode le plus écologique en terme d'émissions dans l'atmosphère rapporté à la tonne transportée. Ce défi et cet enjeu confèrent au transport de fret ferroviaire, fluvial et maritime un caractère d'intérêt général qui justifie une maîtrise publique d'organisation et de financement des infrastructures et installations. Il faut organiser la desserte terrestre des ports avec

notamment le maintien du réseau ferré national unifié afin de développer le transport combiné mer- fer - rail –route et fluvio- maritime ;

- **Refuser la mise en concurrence des ports maritimes** et leur privatisation car ils constituent le lien entre les activités terrestres et maritimes ;
- **S’opposer au morcellement du patrimoine**, à sa vente, au morcellement des activités portuaires nationales qui risque de s’accentuer du fait de la régionalisation ; les ports doivent rester des entités publiques intégrées, cela implique que les missions publiques portuaires soient pérennisées et développées pour des prestations de qualité ;
- **Faire barrage à l’éclatement des activités** (pêche, commerce, tourisme) **entre les collectivités**. Les impératifs de préservation et protection du littoral et des zones côtières relèvent d’une politique portuaire et maritime nationale, rendent nécessaire une vision globale des activités et une organisation intégrée y compris à l’échelle européenne. Nous devons imposer une mise en synergie par les collectivités ;
- **refuser les mises en concurrence des salariés portuaires** qui remplissent des missions et activités publiques afin de faire valoir les garanties sociales et collectives relatives aux métiers ; ce qui responsabilise la CGT pour travailler à la construction d’un statut du travail salarié maritime ;
- **Faire valoir des exigences de niveau social dans les futurs cahiers des charges** en cours d’élaboration par les nouvelles autorités portuaires pour changer la donne en faveur d’une sécurisation de l’emploi et de lutte contre la précarité.
- **Adosser au cadrage national général les négociations avec les nouvelles autorités portuaires sur le transfert des agents** (environ 600) : garantir l’emploi et la pérennité des métiers – refuser l’éclatement des missions — et des statuts ; Etre vigilant sur la structure de pilotage à mettre en place lorsque les régions ne disposent pas de « services des ports ».
- **Préserver le service public, garantir la maîtrise publique du secteur portuaire et des activités**. Le système français est globalement un système public, c’est dans ce cadre qu’il doit évoluer.

Force est de constater qu’en l’état actuel il y a une grande incertitude sur l’avenir des concessions et des structures de gestion des ports (privées ou publiques) qui seront mises en place par les collectivités. Elle génère une angoisse compréhensible chez les salariés. La C.G.T. refuse la mise en concurrence des gestionnaires et le recours aux appels d’offre. Nous sommes pour une maîtrise publique confirmée et renforcée, donc opposés à toutes privatisations des concessions. Pour l’Equipement, nous refusons le démantèlement d’un service public national efficace, véritable outil de cohésion au service des collectivités notamment des petites.

C'est par la mobilisation, avec mise en débat public des propositions ci-dessus comme revendications que nous pouvons favoriser un rapport de force gagnant et donner du sens à notre activité syndicale à tous les niveaux. Ce défi nous pouvons le relever !

Fortes de ces exigences, les organisations de la CGT, professionnelles et interprofessionnelles, ont besoin de s'exprimer et d'agir ensemble, en cohérence sur les ports, comme ça se fait sous l'impulsion du collectif UIT du CR-CGT Nord Pas de Calais en place, ou encore en Bretagne et Aquitaine où il est en gestation et créer les conditions, avec les salariés et les populations des territoires, d'une élévation du rapport des forces.

La démarche de l'UIT doit être poussée plus loin pour permettre un syndicalisme d'intervention efficace, en capacité d'élaborer des convergences revendicatives avec les salariés concernés et les faire vivre.

Etat des lieux et précisions relatives aux modalités de désignation et aux échéances des transferts en cours au 20 novembre 2006 (⁴)

Les situations sont contrastées après une période de plusieurs mois laissée par les Préfets aux collectivités pour candidater .

Les Collectivités bénéficiaires du transfert des PIN prévu par l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont en cours de désignation

Ports	Décision du préfet de région
CALAIS	Région Nord-Pas-de-Calais
BOULOGNE	Région Nord-Pas-de-Calais
DIEPPE	Attente du vote proposition de loi (syndicat mixte)
CAEN- OUISTREHAM	Attente du vote proposition de loi (syndicat mixte)
CHERBOURG	Attente du vote proposition de loi (syndicat mixte commun avec Caen-Ouistreham)
ST-MALO	Région Bretagne
BREST	Région Bretagne
LE FRET	Commune de Crozon
ROSCANVEL	Commune de Roscanvel
CONCARNEAU	Département du Finistère
LORIENT	Région Bretagne
LA ROCHELLE (pêche)	Département de la Charente-Maritime
BAYONNE	Région Aquitaine
PORT-LA- NOUVELLE	Région Languedoc-Roussillon
SETE	Région Languedoc-Roussillon
TOULON	Département du Var
NICE	Département des Alpes-Maritimes
LE LARIVOT	Commune de Matoury

⁴ transfert de propriété au profit des collectivités : par le biais d'une convention de transfert des biens (terrains ouvrages et installations) entre le Préfet et la Collectivité qui entérinera la désignation de l'autorité portuaire.

Les transferts des services et des agents du Ministère de l'Équipement :

1^{ère} phase : Mise à disposition des services : dès le transfert de compétence (1^{er} janvier 2007 au plus tard) avec une convention signée dans les 3 mois qui suivent le transfert de compétence.

Photographie des emplois (ETP) « transférables » au 31/12/2005 pour un port transféré au cours de l'année 2006 ou au 31/12/2006 pour un port transféré le 1^{er} janvier 2007 : identification des services transférés et des agents affectés dans ces services.

2^{ème} phase : Décret de transfert de services : pas de date dans la loi.

Objectif de publication du décret de transfert des services ; mi 2007 pour une application au plus tard le 1^{er} janvier 2008 par le biais d'un arrêté du préfet pris 1 mois après la publication du décret.

Préalable ; Mise à disposition à titre individuel des agents

Intégration des agents dans la fonction publique territoriale sur la base ;

- Des dispositions des décrets d'homologie : corps d'accueil et conditions indiciaires ;
- Un choix individuel (droit d'option): les agents peuvent choisir entre le détachement sans limitation de durée sur un cadre d'emplois de la FPT et l'intégration dans celle-ci ;

Le droit d'option des agents est réservé aux fonctionnaires: durée 2 ans à compter de la publication du décret de transfert de service.

Cas des Ouvriers des Parcs et Ateliers de l'Équipement (OPA) : La loi prévoit leur mise à disposition à titre individuel (article 107) ; Évolution du statut en cours et s'inscrivant dans le même cadre que les OPA des parcs (suites du rapport Courtial)

Le cas particulier des capitaineries : Les ETP au titre des missions exercées pour le compte de l'autorité portuaire seront identifiés ; Dans un premier temps, le décret de transfert des services ne concernera pas la capitainerie qui restera mise à disposition dans le cadre de la convention générale.

Cas des marins employés par l'Etat pour les missions de dragage au sein d'un GIE dragage et des missions aux navires des phares et balises : projet de réorganisation des structures de gestion des marins avec l'armement unique à Quimper.