

# POLITIQUE MARITIME

## CONCEPTION DE LA CGT

### HISTORIQUE : UN SECTEUR PAR DÉFINITION DANS LE MARCHÉ MONDIAL



Par définition le commerce international, importations et exportations, des marchandises place historiquement le transport maritime dans le secteur marchand et concurrentiel. C'est une réalité mondiale incontestable. De par cette nature, la politique maritime pour notre pays s'approche dans le contexte général de la mondialisation et des échanges entre pays et continents. Le type de mondialisation, le concept des échanges qu'il induit pèsent donc lourdement et immédiatement sur l'organisation du secteur maritime. Les orientations de l'OMC, le libéralisme dominant, même s'il est aujourd'hui l'objet de contestations, la mise en opposition des salariés maritimes et portuaires de tous les continents, ont donc façonné depuis longtemps ce secteur. Toutefois les liaisons maritimes de courtes distances ont pour notre pays et le continent européen un caractère d'intérêt général qui doit s'inscrire dans le cadre plus global du système des transports multimodal, afin de contribuer à affronter le défi énergétique et l'enjeu environnemental.

La politique maritime dépasse le cadre des frontières européennes, la plupart des réglementations ont une

portée internationale; ce n'est pas pour autant qu'il n'est pas possible d'agir en France et en Europe. Une récente convention de l'OIT fixe par exemple un minimum de droits sociaux internationaux. C'est un premier pas vers le progrès social pour de nombreux marins, notamment des pays en voie de développement. C'est un premier grain de sable dans l'engrenage du dumping social. C'est une ligne de mire vers un haut niveau social universel en faisant de la position d'ITF\*, d'ETF\* et de leurs affiliés européens, qui affirment que cette disposition ne saurait être interprétée comme substituable à l'actuel droit acquis en Europe et en France, une base internationale de mobilisation pour aller plus loin. C'est ce combat que mène la CGT !

Qu'il s'agisse des effets du changement climatique, de l'environnement marin, de la protection de la biodiversité, de la navigation et de la pêche ; ou que cela concerne les risques de pollutions accidentelles et industrielles engendrées par les activités humaines, les catastrophes naturelles, la sécurité et la sûreté, ou évidemment le niveau social, la France et l'Europe peuvent et doivent agir ! Mais à l'évidence il faut rompre avec les logiques politiques actuelles.

**La France et l'Europe peuvent même donner l'exemple !**

Février 2007

\* ITF : Fédération internationale des travailleurs des transports,  
\* ETF : Fédération européenne des travailleurs des transports, fédération de la CES.

### PORTS AUTONOMES

Ont participé à la réalisation sous l'animation de l'Union interfédérale des transports, les fédérations : des syndicats maritimes, des officiers de marine marchande, des ports et docks, de l'Équipement ; la Confédération et ses comités régionaux de PACA, Aquitaine, Pays-de-la-Loire, Nord-Pas-de-Calais en relation avec ceux de Normandie et Bretagne.

# I- LA POLITIQUE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE

## 2006/2007, L'EUROPE ET SON LIVRE VERT

Prémices du futur livre blanc fixant les orientations politiques des 25 (27 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007) dans le domaine maritime, un livre vert a été adopté le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

Il traduit la vision européenne des mers et océans et livre une approche des différents secteurs maritimes.

Sans surprise il s'inscrit dans le cadre de la politique de libéralisation des activités portuaires, de privatisation des ports et de mise en concurrence des salariés du secteur et des modes de transports. Il est en cohérence avec la version du livre blanc sur les transports révisé en 2006, qui fixe la concurrence et la compétitivité entre modes comme priorité.

**Son objectif : enrainer la politique des transports maritimes, des régions côtières, de production et stockage d'énergies, de la pêche, du milieu marin et de l'ensemble des activités maritimes et portuaires dans la stratégie de Lisbonne ; c'est-à-dire autour du concept de compétitivité. C'est le principe de laisser le soin au seul marché, aujourd'hui et demain, de réguler ces activités que prône la Commission.**

*Pour la CGT, mettre en valeur les excellents atouts de ce mode au plan énergétique et environnemental suppose une volonté politique. Tout d'abord pour contrer la tendance générale à l'exacerbation de la concurrence et à la dérégulation totale dans le secteur maritime. Ensuite, une implication des pouvoirs publics est justifiée pour garantir une maîtrise publique du secteur et des décisions en matière d'aménagement de l'espace et des territoires, de planification des investissements portuaires et d'infrastructures de transport.*

*Il y a donc une part importante de cette volonté politique qui doit répondre d'un véritable service public au regard de l'enjeu de développement durable dont il faut rappeler sans cesse ses trois facteurs indissociables : économique, social, environnemental.*



### LIVRE VERT : UN CONSTAT QUI PEUT SE PARTAGER ET PEUT MÊME FAIRE L'UNANIMITÉ

En faisant transparaître les notions importantes de préservation de la mer et des océans, de protection du littoral et de l'environnement marin comme source de richesses, ou encore la nécessité de dynamiser l'économie maritime européenne en créant des synergies entre les politiques sectorielles, la Commission européenne cherche à rassembler large. En affirmant la nécessité de faire émerger une politique intégrée, approche essentielle selon nous, de gestion des mers et océans ainsi que des zones côtières, à l'échelle européenne et mondiale,

les commissaires européens laissent à penser à des perspectives qui pourraient enfin réviser les choix libéraux des deux dernières décennies. Ensuite ça se gâte, on n'attrape pas les mouches avec du vinaigre !

### DES PRÉCONISATIONS EN DÉCALAGE QUI TOURNENT LE DOS À L'AFFICHAGE

Ainsi, la commission inscrit tout le processus dans la logique du libéralisme en œuvre ces dernières années : Lisbonne et compétitivité avant tout !

Si la question de la gouvernance de la politique maritime de l'Union a le mérite d'être posée, à travers les coopéra-

tions nécessaires pour la reconnaissance d'un espace maritime commun de l'UE afin de rendre plus efficace le contrôle côtier et de favoriser le transport maritime à courte distance (TMCD) entre les ports des différents États, elle laisse peu de place à la prise en compte de réelles options alternatives. Tant que seront recherchés les coûts d'emploi les moins élevés des gens de mer et des salariés portuaires et la mise en concurrence des activités et des territoires il en sera ainsi.

*L'objectif de garantir la durabilité des activités maritimes ne peut être atteint si on ne met pas en cause la logique du tout profit, synonyme d'érosion de l'emploi et de remise en cause des garanties collectives, des droits sociaux des salariés (variable d'ajustement), et de dégradation de l'environnement. D'ailleurs, pour rompre avec cette logique dogmatique, rejetée par la France le 29 mai 2005 avec le référendum sur le projet de traité de Constitution européenne, les mobilisations ont permis d'enfoncer un coin en infligeant un camouflet à la directive portuaire en 2006. La mise sur le reculoir de la directive « services » dite Bolkenstein portant le principe de l'application des législations du travail aux conditions des pays d'origine et de résidence, montre également que rien n'est inéluctable.*

### DÉVELOPPER LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE (TMCD) ET LES AUTOROUTES DE LA MER EST NÉCESSAIRE

L'Europe, dès 1998, a décidé d'inciter et aider aux investissements en ce sens, adoptant un programme au nom évocateur : « Marco Polo ». L'idée étant d'utiliser le cabotage maritime et les autoroutes de la mer en solution alternative au mode routier.

Favoriser la viabilité et l'attractivité de ce système en raison de sa pertinence énergétique et de ses avantages environnementaux est une question de bon sens. Pour preuve,

#### Sur l'énergie :

30% de la consommation européenne est le fait des transports, or avec 5 litres de carburant fossile on déplace une tonne sur 550 km par la voie d'eau et sur seulement 100 km par la route ; Sur l'environnement :

28% des gaz à effet de serre ont pour origine le transport, 93% d'entre eux proviennent du routier pour seulement 1,07% du maritime et on sait qu'un navire conçu pour les autoroutes de la mer (roulier) charge de 100 à 250 camions et qu'un navire dans le cadre de transport maritime de courte distance embarque l'équivalent en tonnage.

**Sur les coûts à charge de la collectivité :** Les coûts externes (environnement, santé, accidents, infrastructures...) des transports que supporte l'Europe s'élèvent (chiffres 2002, Europe des 15) rien que pour le fret à 230 milliards d'euros par an. 96,90% sont imputables à la route, 1,14% au maritime ! Il y a là une source de financement considérable par réorientation des finances publiques et efficace au développement durable.

**Mais les orientations libérales fondées sur la seule performance économique et qui seules ont prévalu à la genèse ont nu à la conception, à l'organisation, à la réalisation et au développement.** Très peu de projets sont sortis des cartons. Celui entre la France et l'Espagne, liaison transgascogne Nantes/Bilbao, en est encore aux balbutiements. Cette liaison pourrait permettre de transporter 300 000 véhicules par an pour un investissement total de 400 M€. L'expérimentation lancée en 2004 entre la France (Nice) et l'Italie (Civitavecchia) n'a pas eu le résultat attendu. Les aides financières au démarrage accordées à l'armateur privé n'ont fait l'objet d'aucun contrôle de leur usage ! Aucune contrainte n'est imposée au lobbying routier qui s'évertue à préserver son marché au détriment de la sécurité et de l'environnement pour la traversée des Alpes. Les navires utilisés font l'objet d'une reconversion rendant leur adaptabilité limitée. On voit bien que l'intérêt général et en l'espèce la réussite de cette solution d'acheminements n'ont aucune chance dans une logique de marché.

*La CGT est en désaccord profond avec l'idée selon laquelle le marché pourrait être un mécanisme de régulation pour déterminer la pertinence d'un mode dès lors qu'elle est à apprécier avec des paramètres dont il n'a cure : l'environnement et le social. Il n'y a rien d'étonnant à ce que seul soit retenu l'économique.*

*L'acquisition de navires, l'organisation et le financement des ces projets,*

*des infrastructures et des équipements portuaires nécessitent qu'ils soient réalisés sous une maîtrise publique de l'État et des collectivités locales. La question d'un opérateur public maritime mérite même d'être mise en débat. Et pourquoi pas ?*

### CHERCHER À LES DÉVELOPPER EN UTILISANT LE DUMPING SOCIAL EST NUISIBLE ET INACCEPTABLE

Le livre vert soulève la question des conditions de rémunération des gens de mer de l'UE.

Ainsi, il pose la problématique générale du dépavillonnement ou du recours à des seconds registres par les armateurs. C'est ce qu'a offert le gouvernement français aux armateurs en légiférant sur un deuxième registre international français : le RIF déclaré pavillon de complaisance par ITF.

Après les pavillons de complaisance des Kerguelen (trois quarts de la flotte française sont regroupés sous le registre des Terres antarctiques australes françaises, TAAF), c'est l'accentuation d'une logique de dumping social qui revoit à la baisse les normes du travail et d'équipage et qui pousse à une concurrence exacerbée entre marins nationaux français et marins étrangers. Mais, pour ce qui concerne les autoroutes de la mer, le RIF pourrait instaurer l'auto-assistance qui se pratiquerait par les équipages pour se défaire des métiers concernés, de leur statut et des emplois rattachés.

**Il s'agit avant tout de préserver les grands intérêts des armateurs, par ailleurs groupes de logistique et de transport multimodal, par la réduction des coûts du travail au détriment du respect des règles du droit du travail, de la sécurité et de la qualité. Or ce sont ces groupes qui sont responsables du déclin du pavillon français et donc des emplois de marins alors que la croissance des flux mondiaux maritimes est exponentielle (+ 430% en 30 ans) et que les coûts ont diminué de 30% sur la même période. Leur intention est d'accentuer leur empire financier en bâtissant le même modèle social pour les liaisons maritimes de courtes distances. Pour la CGT les autoroutes de la mer doivent se faire avec des navires immatriculés au premier registre français. La CGT combattra toute législation visant à instaurer une régression socia-**

● ● ➔ *le et à favoriser le dumping fiscal, tarifaire et social. Le transport doit être payé à son juste coût par les chargeurs. Elle combattra d'autant plus toute pratique d'armateur, peu soucieux du bien-être des gens de mer et des salariés portuaires, visant à s'affranchir des règles pour rechercher des avantages économiques. Elle demande la mise en place d'un véritable contrôle démocratique de l'usage des aides publiques.*

*Le cabotage à besoin de navires adaptés, ce qui suppose un équipement avec une flotte française et européenne neuve, conçue en conséquence ; d'où la nécessité d'engager une coopération industrielle impliquant la recherche, ce qui constitue des débouchés pour notre construction navale.*

#### 2006 : LA FRANCE, VIA SON PREMIER MINISTRE, COMMANDE UN RAPPORT

Présenté le 5 décembre 2006, le rapport Poséidon préconise des pistes pour une politique nationale maritime. Il incite à affirmer seulement les missions régaliennes de l'État sur la sûreté et la sécurité :

##### Sur la sûreté

- Création d'une structure de coordination franco-italo-espagnole (task force) ;

- Partage des coûts entre les autorités portuaires, les gestionnaires des installations et l'État.

##### Sur la sécurité

- Renforcement des moyens (avions et navires), organisation de la surveillance ;

- Mobilisation de ressources nouvelles dans le cadre de partenariats publics/privés (PPP).

Le rapport préconise le recours au marché pour le financement des systèmes de sécurité et de sûreté, tels que les nouvelles technologies du type « Galiléo » pour le positionnement et le contrôle des navires.

*Comment prétendre contribuer à renforcer la sécurité en mer, à réduire les risques pour l'environnement et renforcer la prévention des accidents environnementaux si l'État français ne maîtrise pas et laisse la main à des intérêts financiers ?*

*Au-delà des moyens budgétaires qui fluctuent selon les gouvernements,*

*notamment ceux consacrés aux centres régionaux opérationnels de sécurité et de sauvetage en mer (CROSS), il s'agit bien de mobiliser des moyens publics sur le long terme.*

*Les risques de marée noire, les comportements « voyous », les catastrophes de ces dernières années, confirment que la sécurité environnementale est un enjeu politique et sociétal.*

*La CGT se prononce pour une approche de maîtrise publique par les États, dans une cohérence européenne, pour ces dispositifs dont la finalité répond de l'intérêt général.*

*L'UE doit amplifier ses efforts en matière de contrôle de tous les navires et l'État français les siens, pour les contrôler dans ses ports ainsi que pour le renforcement du nombre et des prérogatives des inspecteurs maritimes. Il en est de même pour le processus de déclaration des ports refuges en cas de navire en perdition !*

#### LES AUTRES PISTES ENVISAGÉES

- Création d'un **fonds national de la mer** qui participerait au financement des contrats de projets État/régions et à l'amélioration du dispositif de gestion des affaires maritimes ;

- Meilleure **coordination de l'action** des différents ministères et intégration interministérielle des questions maritimes ;

- Création d'un **Conseil national des océans**, lieu d'intégration des politiques et d'expertise surtout à l'échelle européenne pour la mise en place de projets structurants sur les technologies innovantes (navires du futur) ;

- Mesures d'accompagnement consistant à **améliorer la formation** aux métiers de la mer (Université de la mer).

*La CGT se prononce sans ambiguïté pour l'action interministérielle nationale qui implique une coordination des politiques sectorielles et multidisciplinaires. Cette conception doit également prévaloir à l'échelle communautaire mais elle implique bien sûr avant tout une élaboration à l'échelon régional et local des besoins et des solutions concrètes aux problèmes d'aménagement et de gestion des côtes. Car c'est bien à ce niveau que doit s'analyser la cohérence entre investissements pour les activités maritimes et terrestres, sinon il y a risque de voir s'opposer les projets et cela à plus forte raison à cause de l'épuisement*

*actuel des financements publics.*

*Le transport maritime et les ports, la pêche côtière, la politique régionale, la politique énergétique ainsi que la recherche marine et technologique requièrent une gestion intégrée des différentes politiques afin d'atteindre des objectifs communs d'une politique de développement durable. Cela ne peut se résumer à des intentions de principe à l'image du livre vert.*

*Une gestion maritime intégrée nécessite des actions prises au niveau le plus proche des acteurs, des salariés, des populations et des usagers. S'il est nécessaire d'avoir une politique maritime cohérente de l'UE, en revanche c'est le principe de subsidiarité qui doit prévaloir s'agissant des formes d'organisation de la production pour la mise en œuvre dans ce cadre global. Plus largement, c'est l'engagement d'une responsabilité sociale environnementale des entreprises et des grands groupes internationaux qui doit prendre corps rapidement au regard des exigences du développement durable.*

*La France doit de ce point de vue se donner les moyens institutionnels de mise en synergie des actions locales et régionales, et d'arbitrage interministériel afin de garantir une cohérence d'ensemble et une parfaite affectation à leur destination des moyens dédiés au secteur. Cela suppose une structuration ministérielle intégrée et clairement identifiée de la politique de la mer afin de donner sens à l'idée de fonds national de la mer.*

*Il faut réussir à imposer des normes techniques et des exigences sociales de nature à ne pas entraîner de risques de sécurité aux activités maritimes, en particulier pour les équipages.*

#### LES RÉGIONS PRENNENT LA BARRE DES PORTS

Dix-sept ports non autonomes d'intérêt national sont transférés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Dans la logique dogmatique préconisée par l'Union européenne pour les domaines routiers, portuaires et aéroportuaires, la loi du 13 août 2004 s'inscrit dans la libéralisation des transports et des services publics et la mise en concurrence des activités et des emplois rattachés : salariés portuaires, agents du ministère de l'Équipement.

● ● ➔ *La CGT, son Union interfédérale des Transports et sa Fédération nationale des Ports et Docks (agents CCI et des ports autonomes, dockers, grutiers-portiqueurs, officiers de ports) rejettent la conception de décentralisation intervenue depuis 2004 et qui se traduit par des transferts inscrits dans un désengagement profond de l'État.*

*L'actuelle politique nationale maritime et portuaire, associée à ce type de décentralisation, s'enfonce dans la logique de mise en concurrence entre ports français, entre territoires et salariés. Pour les ports autonomes du Havre et de Marseille, cette concurrence qui oppose les ports entre eux prend une dimension européenne. À tout instant des trafics peuvent être déplacés vers un autre port au nom du moins-disant et du chantage à la paix sociale des armateurs visant à bâillonner les droit d'expression et de défense des salariés.*

*Ces conditions sont incompatibles avec les impératifs de sécurité et avec les besoins d'investissement à réaliser, dont la hauteur implique d'inscrire leurs amortissements à moyen et long terme et une fidélisation des trafics nécessaire à une bonne organisation économique et de l'emploi.*

*C'est, à l'inverse, le renforcement des liens des ports avec leurs territoires (hinterlands) en organisant une complémentarité intelligente dans une politique cohérente entre les ports désormais transférés (environ 20% des trafics) autour des ports autonomes (établissements publics sous la tutelle de l'État qui réalisent 80% de l'activité), qu'il faut promouvoir. En partant des besoins, dans une cohérence d'ensemble, il faut construire une mise en synergie de l'activité portuaire de tout le littoral français.*

#### GARANTIR UNE POLITIQUE PORTUAIRE FONDÉE SUR LA MAÎTRISE PUBLIQUE DES ACTIVITÉS ET DES INFRASTRUCTURES

Les conditions du transfert des ports d'intérêt national aux collectivités territoriales sont loin de remplir cette condition. Il en résulte que ce sont principalement les régions qui héritent de l'autorité portuaire de commerce, les départements de celle de la pêche, et



les communes voire leur groupement de la plaisance.

Les dangers de morcellement du patrimoine et des activités des 17 sites concernés 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.

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 les préfets est marquée de situations de concurrence entre collectivités ou de souhaits de coopération entre elles.

Le transfert de propriété des voies ferrées portuaires aux ports rend plus forte la tentation d'imposer la multiplication d'opérateurs de transports multimodaux privés, en situation de maîtrise de l'ensemble des installations portuaires et de leur fonctionnement.

#### DE RÉELS DANGERS DE MISE EN CONCURRENCE

La mise en compétition des ports et des salariés guette dès à présent ceux dont les concessions arrivent à échéance. La 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 crée des risques d'attribution, totale ou partielle, des concessions actuelles aux CCI à des sociétés privées. Quid alors de la maîtrise publique des ports, des installations et outillages, du système de transport multimodal, des exigences de qualifications gage de professionnalisme ?

#### DES CONSÉQUENCES LOURDES SUR LE SERVICE PUBLIC DE L'ÉQUIPEMENT

Déjà sous le coup de moyens alloués en diminution et de successions de projets de réorganisation, ce service public risque de subir un démantèlement. Outre le désengagement de l'État sur ses missions de services publics avec des abandons de prestations, 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 ne feront qu'accroître les pressions sur la fiscalité locale. D'autant que l'insuffisance d'entretien ces dernières années est avérée.

**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 à la signalisation maritime (balisage), aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses et à la gestion des crises de pollution de l'environnement (plan Polmar-terre). **Le transfert des lycées de l'enseignement maritime aux régions, intervenu depuis 2002, nécessite une vigilance pour assurer la cohérence et la synergie impératives avec les écoles nationales de la Marine marchande.** Les missions de services publics dévolues au remorquage, au pilotage et au lamanage, sont l'objet de tentatives d'attribution au privé.

**Préserver les activités portuaires dans un concept de service public nous responsabilise dans l'action contre la libéralisation portuaire.**

**Avec le statut d'autorité portuaire, les collectivités locales vont devoir jouer un rôle essentiel pour que le port assume pleinement son rôle d'entité publique et fonctionne pour servir au mieux l'intérêt général. Le change-**

**ment de concédant n'implique en rien le changement de concessionnaire. La CGT estime en effet qu'une autorité à caractère public est mieux à même d'accomplir les actes de puissance publique qu'exige ce rôle. Une gouvernance privée par définition ferait prévaloir d'autres objectifs.**

**La préservation des pouvoirs régaliens des autorités portuaires dans le domaine de la sécurité est une question centrale de la politique portuaire et maritime. Il serait impensable que les obligations de services publics ne revêtent pas un caractère obligatoire.**

**Pour la CGT, le remorquage, le lamanage, le dragage, le pilotage, le balisage... doivent répondre d'un service public fort seul capable de résister à une balkanisation des procédures et de garantir des règles nationales unifiées, irréfragables localement et essentielles pour la sécurité et la qualité.**

**La conduite et l'entretien des pontons et des grues portuaires, l'ensemble des opérations de manutention portuaire doivent être assurés par les professions reconnues par le code des ports maritimes et les conventions collectives nationales (dockers, personnels des établissements) qui disposent de la qualification, du professionnalisme et de la formation à la sécurité indispensables.**

**La CGT récuse le principe de l'auto-assistance remettant en cause les métiers**

**portuaires ; elle s'oppose à la mise en concurrence entre salariés du port par le biais d'appels d'offres qui débouchent sur des prestataires choisis au moins-disant social ou de la sous-traitance en cascade au mépris des conventions collectives et des statuts.**

**La notion de réseau ferré national unifié et la maîtrise publique de l'exploitation et de l'entretien des voies portuaires doivent prévaloir à la mise en concurrence des activités de transport ferroviaire.**

**Transférer la compétence d'exploitation et de gestion à condition de faire suivre les moyens, est une chose qui peut aller dans le sens d'une démocratisation par rapprochement du lieu de décision des acteurs et du besoin d'activité ; transférer la propriété d'infrastructures en est une autre.**

**La CGT revendique une direction nationale des transports au sein du ministère propriétaire des infrastructures multimodales, outil de maîtrise publique, d'organisation et d'orientation des transports vers une logique de réponse aux besoins sociaux et permettant de dicter les choix modaux eu égard aux enjeux de développement durable. L'ensemble des installations portuaires répond de cette conception.**

**Dans l'immédiat, la CGT fera preuve de la plus grande vigilance pour que soit garantie la maîtrise publique de toutes les installations afin d'éviter l'irréversibilité.**



## II- RÉPONDRE AUX BESOINS ÉCONOMIQUES, INDUSTRIELS, SOCIAUX ET S'INSCRIRE DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE.

### LA FRANCE DOIT S'ENGAGER SUR UNE VÉRITABLE POLITIQUE PORTUAIRE ET DE TRANSPORT MARITIME

Plus de 5 000 km de côtes bordent la France continentale et 1 500 km les îles des DOM/TOM.

Les activités traditionnelles : pêche, cultures marines (ostréiculture et conchyliculture) et les chantiers de construction navale ont largement contribué à façonner le littoral, elles renforcent le niveau touristique en évitant la mono-activité touristique.

Le développement doit permettre aux populations de travailler toute l'année et de s'établir sur le littoral.

### VALORISER LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LES PORTS ET LEURS HINTERLANDS (arrière pays) afin de développer l'emploi dans le territoire.

Les ports sont des générateurs d'emplois (directs et indirects) et de puissants outils d'aménagement du territoire.

Le poids économique et social du monde maritime représente 500 000 emplois ETP (équivalent temps plein) dont 320 000 directs et 200 000 dans l'industrie maritime (flotte de commerce et ports, construction navale et industrie nautique, pêche et produits de la mer) hors tourisme littoral et secteur public.

**L'activité maritime et portuaire étant essentielle pour l'économie du pays et de ses régions, la France doit se doter d'un ministère chargé du maritime, des ports et du littoral. Cette disposition est d'autant plus nécessaire qu'avec les transferts de compétences à de multiples collectivités, l'État se retrouve devant une obligation d'assurer la cohésion sociale et territoriale, il doit être le garant de l'aménagement du territoire et d'une égalité de traitement. C'est de sa responsabilité pleine et entière!**



### L'EMPLOI

#### Ports et navigants :

● 39 000 emplois portuaires : personnels des ports autonomes, grutiers et officiers de port, sécurité maritime, marins de pilotage (630), marins affectés aux activités portuaires (2 000) et salariés de la manutention (5 200), plus autres activités.

● 10 000 marins français de commerce (4 800 au transport de passagers et 5 200 navigants au fret).

● 5 700 personnels sédentaires des compagnies maritimes.

**L'activité des opérateurs du transport, la logistique, les intégrateurs de la chaîne de transport, la manutention, l'entreposage, les commissionnaires, etc. représentent plusieurs dizaines de milliers de personnes.**

#### Les activités de constructions navales :

● 53 400 emplois dont 40 000 dans le secteur militaire ; les chantiers navals de Saint-Nazaire sont positionnés sur la construction de navires à haute technologie pour passagers (paquebots et transbordeurs...). La France est le premier constructeur mondial de bateaux de plaisance, avec des implantations largement réparties sur les façades maritimes. Au fil du temps un gigan-

tesque réseau de PME/PMI de sous-traitants s'est constitué... Il y a là un savoir-faire industriel et une filière nautique très qualifiés : plus de 40 000 emplois induits.

#### Les activités de la filière pêche :

● 25 900 marins pêcheurs (19 000 équivalent temps plein).

La pêche, en amont d'une part et en aval d'autre part avec le traitement des produits jusqu'à la filière alimentaire, recèle de nombreux emplois depuis l'artisanat jusqu'à l'industrie en passant par les coopératives. Les plans d'orientation pluriannuels successifs de l'UE se sont traduits par la disparition progressive des zones de pêche au large et un repli vers la pêche de proximité en bande côtière. L'augmentation de la pression sur la ressource côtière en zone littorale, lieu de reproduction, est extrêmement préoccupante, s'y ajoutent des problèmes de cohabitation avec la plaisance.

**Les activités douanières, de contrôle, de surveillance portuaires...** Elles relèvent des missions directes de l'État, concernent plusieurs milliers d'emplois publics, mais sont aujourd'hui très sérieusement percutées par les réductions dogmatiques de dépenses publiques.



● ● ↻ Les ports sont en quelque sorte « les poumons » de l'économie régionale et nationale. Ils ont une mission d'intérêt général : assurer un service indispensable à l'économie et une réponse aux besoins d'échanges de plus en plus mondialisés, quels que soient par ailleurs le type de mondialisation et la conception des échanges. Ils sont aussi le maillon entre la voie maritime et les voies terrestres (ferroviaire, fluviale et routière) et doivent être au service de l'économie des régions sur le territoire desquelles ils sont implantés et depuis celles-ci, des autres régions et du pays dans son ensemble. Ces ambitions ne sont pas réalisables dès lors qu'ils sont orientés prioritairement sur une conception marchande ; leur gouvernance doit intégrer des critères de responsabilité sociale territoriale. Par ailleurs, il n'est plus tolérable que pays, constructeurs et armateurs se défontent de leurs responsabilités en expédiant vers d'autres pays, à bas « coûts salariaux », leurs navires poubelles afin d'y être détruits. Il faut jeter les bases économiques, industrielles, sociales et environnementales d'une filière de démantèlement des navires, militaires et civils, en fin de vie. La France doit donner l'exemple. Cette filière se doit d'être écologiquement et socialement

responsable, novatrice et innovatrice, dans les domaines économiques, industriels et sociaux. Son statut juridique pourrait être de type groupe-ment d'intérêt public (GIP), l'État serait actionnaire au travers des ministères concernés. La pêche maritime française doit retrouver sa place pour satisfaire les besoins de consommation de produits de la mer, tout en participant activement à une gestion durable de la ressource. C'est avec les professionnels que doivent être élaborés les plans d'orientations de gestion et de préservation. Les missions douanières et de surveillance sont étroitement liées à la sûreté. Elles impliquent une responsabilité majeure incontournable de l'État et un renforcement des moyens notamment pour faire face aux trafics qui évoluent dans une croissance importante des flux et échanges mondiaux.

#### LE TRANSPORT MARITIME EN LUI-MÊME

La flotte de commerce française figure au 28<sup>e</sup> rang mondial : 212 navires d'âge moyen de 8,5 ans à comparer aux 40000 à l'échelle mondiale d'âge moyen de plus de 18 ans (16,4 ans au niveau européen).

La diminution de la flotte de commerce française trouve ses causes dans la concurrence exacerbée des pavillons. Si cette diminution devait encore se poursuivre, cela risquerait d'entraîner l'affaiblissement général de toute la filière maritime française avec les pertes d'emploi à terre en conséquence. Pour le commerce international dont la France et l'Europe ont besoin, la maîtrise du transport maritime reste un élément fondamental du développement économique. Le transport maritime est vecteur de plus des trois quarts de l'ensemble du commerce international (hors de l'UE). Les pratiques d'affrètement, les acquisitions de navires, les navires eux-mêmes qui deviennent des géants des mers, évoluent. De plus en plus de donneurs d'ordre sont éloignés de l'activité même de navigation. Le recours à la main d'œuvre étrangère sous-rémunérée a conduit à l'effritement d'emplois de marins en France et à un épuisement depuis 10 ans de la ressource qualifiée. C'est dans ce contexte que le gouvernement présente la mise en place d'un guichet unique ouvert aux armateurs, en vue d'immatriculer les navires au RIF, de procéder aux défiscalisations, à l'exonération de la part maritime de la taxe professionnelle et

● ● ↻ des cotisations sociales et de mettre en œuvre des aides financières publiques aux investissements. Autrement dit, à la puissance publique les dépenses, aux armateurs les profits ! Ces solutions ne modifieront pas la donne. C'est une logique de dumping accéléré par un choix politique néolibéral. Parce qu'elles pousseront les autres pavillons à faire encore moins-disant, elles seront génératrices d'instabilité sociale et économique dont les répercussions se ressentiront sur l'ensemble de l'activité maritime. L'approche multimodale à inscrire dans le développement durable est un besoin impératif. La France et l'Europe doivent s'engager dans l'élaboration d'un pavillon type premier registre français à haut niveau social et de sécurité et abroger les pavillons bis et tout pavillon de complaisance comme le revendique la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF). La réponse aux besoins croissants d'échanges ne peut faire l'économie d'une réflexion plus globale. On ne peut se satisfaire indéfiniment d'une forte augmentation du trafic de marchandises générée par les évolutions du système de production : segmentation, délocalisation, juste à temps, externalisations qui sont des outils de dumping à l'encontre du salariat de l'industrie.

Cela rend nécessaire de penser à de nouveaux modes de production, d'organisation de la société et d'aménagement du territoire, mais aussi de rémunérer le transport à son coût afin, si ce n'est de freiner, au moins de ne pas favoriser ces processus tout en garantissant le niveau social des marins.

L'intégration à l'EU des pays d'Europe centrale et orientale augmentera encore les échanges commerciaux à l'échelle mondiale et continentale, ce qui accroît la nécessité d'utiliser harmonieusement tous les ports du continent européen afin de répartir de manière équilibrée les flux de transports terrestres en prolongement. Cette efficacité suppose d'avoir l'intelligence de sortir d'une concurrence entre ports, où chacun veut faire le plus de tonnage. C'est un facteur essentiel pour stabiliser l'économie locale sur les sites, par voie de conséquence l'emploi et du même coup éliminer des acheminements inutiles donc réduire les nuisances.

Le constat de pénurie de marins impose une valorisation des métiers et une politique de formation, c'est une priorité absolue pour la sauvegarde des savoir-faire maritimes et le développement d'une marine marchande en France.

La puissance publique a la responsabilité de donner mission et moyens

aux écoles nationales de la marine.

#### LES DESERTES TERRESTRES DES PORTS MARITIMES

Avec une approche des infrastructures et de l'organisation du transport terrestre (fer, fluvial, route) basée sur l'unique compétitivité, la politique actuelle a accentué le déséquilibre dans l'utilisation des modes. Le fluvial et le ferroviaire sont ainsi positionnés uniquement sur des axes et distances à pertinence financière immédiate sans intégrer les coûts qui s'ensuivent à long terme pour la collectivité (coûts externes). Ainsi le combiné a chuté de plus de 30% depuis 2003. L'amélioration de la chaîne transport terrestre nécessite des schémas régionaux et nationaux multimodaux de transport de marchandises construits en cohérence. En 1997, dans le cadre d'une volonté d'impulser une politique multimodale et de rééquilibrage en faveur des modes les moins nuisants, le principe avait été initié. En juillet 2005 un décret du ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire en a supprimé l'existence.

Il faut développer les plateformes de transport combiné (mer/rail/fluvial/route) pour permettre l'utilisation du mode terrestre le mieux adapté dans la chaîne de transport entre origine et destination. Le choix du mode terrestre doit





- ● ☞ *s'opérer en tenant compte de tous les facteurs de pertinence : social, économique, environnemental.*

*Les financements des installations doivent être libérés des contraintes de rentabilité financière et relever d'un pôle financier public.*

*Il faut positionner nos ports au sein du réseau européen de transport maritime en synergie avec nos infrastructures de transport terrestre et en cohérence avec un réseau de transport européen. Ces réseaux doivent être revus avec une orientation en faveur de la réponse aux besoins sociaux et de l'aménagement du territoire, donc favorisant la complémentarité entre les sites portuaires, inversement à la logique actuelle fondée uniquement sur les Euroports et la compétitivité. Cela suppose un maillage des réseaux de transport terrestre, particulièrement du ferroviaire, de telle sorte que tant les ports autonomes que ceux décentralisés soient connectés au RTE; condition impérative pour concrétiser la complémentarité entre les différents ports et pouvoir utiliser harmonieusement tous les potentiels.*

#### LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

*La recherche marine et technologique requiert une gestion intégrée des différentes politiques concernées afin de l'orienter vers les objectifs d'une politique de développement durable. Cette approche doit aussi se conjuguer avec une recherche pour des navires plus sûrs, mieux adaptés, plus propres, plus économes en énergie. Elle doit investir les domaines de la maintenance, de l'organisation des terminaux... pour ouvrir des perspectives d'amélioration de la sécurité, des conditions de travail...*

*Les organismes d'ingénierie, de gestion ou d'intervention, publics ou parapublics, comme le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) et le Centre d'études techniques maritime et fluvial (CETMEF) doivent voir leurs missions de service public et dispositifs d'interventions renforcés.*

*L'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), établissement public industriel et commercial, doit être renforcé dans ses missions de recherche fondamentale*

*et appliquée avec les moyens en chercheurs et en navires spécialisés pour répondre aux besoins.*

#### LA FRANCE, TROIS FAÇADES MARITIMES COMPLÉMENTAIRES POUR ELLE ET POUR L'EUROPE

##### LA MANCHE

La Manche est un lieu de navigation des plus fréquentés au monde, au point que des questions de sécurité et de nuisances s'y posent, les limites de saturation sont proches.

Les ports de la façade Manche/Mer du Nord participent aux trafics dans le nord de l'Europe.

La Manche absorbe également tout le trafic trans-Manche entre les îles britanniques et le continent européen. Les compagnies low cost se sont positionnées sur des besoins mal ou non pris en compte. Elles s'évertuent à présent à prendre les trafics des compagnies traditionnelles et poussent l'ensemble du secteur vers l'unique logique de rentabilité financière immédiate. Ce cap est suicidaire pour les régions du littoral, les ports français ou britanniques sont du jour au lendemain victimes des aléas, subissant les fermetures de lignes.

Le trans-Manche fait aussi l'objet de relations ferroviaires via le tunnel, les groupes privés maritimes et Eurotunnel se livrent à induire un concept de concurrence entre ces deux options de traversée.

*Garantir la sécurité maritime et réduire les nuisances dans la Manche doivent être une priorité, la saturation proche dans le détroit n'est pas inéluctable, elle est le fruit d'un système de concurrence entre ports européens sur la base du moins-disant.*

*Dans une vision globale de l'activité maritime et portuaire européenne et à partir de la nécessaire prise en compte d'une croissance évidente et prévisible des trafics qui va se produire, il est possible, avec une volonté de mise en synergie des sites, de contenir la densité du trafic de transit dans la Manche et de gagner en efficacité du système de transport.*

*Cette vision non seulement garantit les trafics captés actuellement par le port autonome du Havre, mais doit lui en affecter de nouveaux afin que son acti-*

*tivité se développe et que ses capacités supplémentaires de traitement, générées par les récents investissements, soient utilisées au mieux y compris comme source d'emplois. Le Havre a, c'est évident, un potentiel qui est sous-utilisé.*

*Il s'agit de penser une répartition harmonieuse des trafics intercontinentaux et transocéaniques qui touchent au continent européen. Une telle logique, contraire à la concurrence entre ports, ouvrirait des perspectives de stabilisation de l'emploi, d'organisation qualitative des activités portuaires et permettrait d'organiser durablement les transports terrestres en prolongement en effectuant des choix modaux durables en fonction des critères développés précédemment.*

*Les investissements de Port 2000 doivent permettre de concilier amélioration des conditions de travail, respect des garanties collectives et meilleure organisation de la chaîne transport notamment avec la complémentarité fluviale grand gabarit et ferroviaire. Les trois ports autonomes, le Havre, Dunkerque et Rouen complémentaires entre eux eu égard aux trafics différents qu'ils assument, ont tout à gagner pour un bon développement à mettre leurs activités en synergie avec les ports décentralisés.*

*Les relations trans-Manche répondent d'une continuité territoriale européenne, ce qui justifie une forte conception de service public sous la responsabilité de la collectivité avec l'appui d'une entreprise publique maritime nationale. Les liaisons trans-Manche doivent se concevoir dans une cohérence d'organisation depuis la Bretagne jusqu'au Nord, sous maîtrise publique et avec une coopération entre Seafrance, armateur public national et la BAI, armateur privé dont des navires sont financés par les collectivités territoriales et propriété d'une société d'économie mixte créée à cet effet. L'Europe doit participer au financement.*

*Cela veut dire également affréter de nouveaux bateaux et donc répondre à des besoins d'emploi dans chaque port et des besoins industriels pour la construction.*

*Maritime et ferroviaire doivent être organisés en complémentarité, les*

- ● **deux sont nécessaires et efficaces à partir de leurs pertinences propres ; leur existence évite l'isolement en cas d'incident ou facteur climatique défavorable. Ils répondent à des besoins différents comme d'ailleurs le démontrent les dix années d'expérience des importants vécués côte à côte avec une importante croissance des flux. Il importe donc d'avoir une approche mixte pour penser la liaison trans-Manche, ce qui pose la nécessité d'une maîtrise publique des deux, infrastructures comprises.**

### L'ATLANTIQUE

Le potentiel est largement sous-utilisé, les ports de l'Atlantique en dehors de trafics propres liés à des positionnements locaux et régionaux assurent principalement des réceptions de produits pétroliers et chimiques, des réceptions et expéditions de céréales et de bois. Les flux de conteneurs sont loin d'atteindre la saturation. Le positionnement géographique de la façade atlantique devrait pourtant lui permettre d'offrir une ouverture idéale sur le monde à une bonne moitié du territoire français. On ne saurait limiter la perspective pour cette façade au seul cabotage maritime évoqué précédemment. Il y a là non seulement un potentiel de développement avec gisement d'emplois, qui s'ajoute à la forte implantation industrielle de construction navale marchande et de plaisance, mais aussi un réel espace de besoins à satisfaire.

**La CGT considère qu'il est urgent de dimensionner l'activité maritime sur la façade atlantique.**

**Les trois ports autonomes, Nantes/St-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle/La Pallice doivent jouer un rôle majeur pour la France et l'Europe... Ils peuvent permettre de délester la densité de navigation dans la Manche vers la Mer du Nord quand on sait que nombre de marchandises redescendent ensuite vers la France via les transports terrestres.**

**Il serait judicieux de situer ici les arrivées de ces trafics comme solution à la saturation en Manche. Cela suppose un programme d'investissement portuaire.**

**Le développement concomitant de liaisons ferroviaires transversales vers le centre de l'Europe est alors nécessaire. Il faut s'engager vers la cons-**

**truction de plateformes multimodales en conséquence.**

**L'exploitation forestière française trouve d'importants débouchés en Asie et en Chine, La Rochelle/La Pallice est déjà le point de départ principal, il doit se mettre en situation d'offrir un service public performant à cette filière et prendre sa place dans le transport de conteneurs.**

**Enfin il faut organiser une synergie entre ces trois ports et les sites transférés aux régions.**

### LA MÉDITERRANÉE

Cette façade joue un rôle essentiel dans les relations et échanges nord/sud, le port de Marseille voit transiter des trafics mondiaux et assure une grande partie des échanges avec l'Afrique et le Moyen-Orient. L'activité conteneurs se développe y compris fluvio-maritime, elle a un rayonnement européen ; le port de Marseille, à la faveur des investissements sur le site de Fos, s'inscrit dans la croissance de ce trafic. Le fluvio-maritime est en pleine expansion sur le Rhône jusqu'à Lyon-Edouard Herriot. Cette façade a un rôle à jouer dans le franchissement des Alpes entre la France et l'Italie pour réduire le transport routier avec le cabotage maritime.

Les ports du Languedoc assurent également des trafics marchandises internationaux dont une part est liée aux produits pétroliers. La Méditerranée participe aussi à l'exportation de céréales.

Cette façade, dans sa partie est, est également en présence d'activités qui relèvent, pour les passagers comme pour les marchandises, d'une continuité territoriale avec les départements de Corse. Cette desserte de service public fait l'objet de convoitises et d'agressions permanentes depuis plusieurs années par une compagnie low cost.

Enfin et particulièrement sur la Côte d'Azur, l'activité croisiériste est importante.

**La façade méditerranéenne doit être renforcée dans une participation active à la solidarité nécessaire à l'équilibre économique et social nord/sud vers lequel il faut tendre en permanence. Il y a là un intérêt français, certes, mais aussi européen. Le développement des échanges avec l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient doit être poursuivi. Il faut poursuivre les opérations de**

**dimensionnement du port autonome de Marseille, et la question du passage à ce statut pour le port de Sète, qui doit organiser sa complémentarité avec Port-la-Nouvelle, vaut d'être posée.**

**PACA et Languedoc-Roussillon doivent être dotés de plateformes portuaires multimodales adaptées afin de garantir les prolongements terrestres via le ferroviaire et le fluvial notamment par le Rhône où le fluvio-maritime doit rapidement trouver une perspective de liaison jusqu'à la Mer du Nord (canal Rhin-Rhône).**

**Dans une vision européenne il faut penser une répartition harmonieuse des trafics intercontinentaux et méditerranéens qui touchent au continent européen, depuis Barcelone jusqu'à Gênes. La Corse a besoin d'une ouverture maritime mondiale, la synergie avec le port de Marseille est nécessaire.**

**La continuité territoriale justifie la présence d'une entreprise maritime publique nationale intégrée comme outil industriel pour participer à la compensation du handicap insulaire. Cette continuité doit s'exercer vers et depuis les ports de Marseille, Nice et Toulon et être pensée dans sa globalité.**

**PACA pourrait développer une activité industrielle dans la déconstruction de navires, de concert avec un dimensionnement de l'industrie locale de construction et de réparation navales, aussi bien de plaisance que de commerce maritime et fluvio-maritime ; il est nécessaire de relancer les investissements sur le site de La Ciotat.**

### LES DOM-TOM

La présence de la France au-delà des limites de l'UE confère une grande responsabilité stratégique, économique et sociale aux ports et au domaine maritime des îles pour répondre aux besoins des populations françaises d'outre-mer et au développement des échanges entre l'UE et les zones du Pacifique et de l'océan Indien.

**L'État doit être garant de l'égalité de traitement et des continuités maritimes avec les territoires d'outre-mer ; pour cela il faut des engagements forts pour développer les économies locales des DOM-TOM et leur garantir une ouverture mondiale.**



## III- SE DONNER LES MOYENS DE FAIRE BOUGER LA DONNE



### S'ENGAGER VERS UNE VÉRITABLE DÉMOCRATIE SOCIALE

Il faut démocratiser la gouvernance des sites portuaires, rendre le dialogue social effectif en obtenant la transparence sur les orientations, sur la mise en œuvre des politiques publiques d'une part, celles du gestionnaire du port et des entreprises privées sur le site d'autre part.

Ces sujets concernent pour beaucoup les politiques modales de transport, l'emploi et ses aspects sociaux, le développement économique local et régional, au travers de l'outil que constitue le port et ses activités. Ils deviennent un enjeu à caractère social, économique, environnemental. Il est absolument nécessaire que les entreprises concernées, publiques ou privées, soient mises devant leurs responsabilités sur le territoire où elles s'évertuent à s'accaparer des richesses. Pour cela il faut :

- **Mettre en place de véritables conseils d'administration dans tous les ports.** Actuellement, seuls les ports autonomes en sont pourvus. Il faut étendre cette disposition (transformer les conseils portuaires) et donner des droits, moyens et prérogatives aux représentants des salariés afin qu'ils soient en situation

d'égalité avec tout autre administrateur ;

- **Renforcer en attendant les prérogatives des salariés dans les conseils portuaires ;**
- **Créer sur chaque site des comités portuaires consultatifs.**

Il s'agit d'organiser un espace de démocratie participative sur le territoire afin de recueillir les besoins, les attentes des populations, des acteurs sociaux économiques. Les usagers, les utilisateurs, les organisations syndicales des salariés du port, les organisations syndicales territoriales, les élus dans les autorités organisatrices, les élus locaux, les acteurs économiques du port, son conseil d'administration... doivent y être représentés.

### DES EXIGENCES SOCIALES FORTES, CONDITION D'UNE BONNE RÉPONSE AUX BESOINS DE QUALITÉ ET DE SÉCURITÉ

Partir des besoins en faisant valoir une conception de l'organisation des transports permet de déterminer les métiers nécessaires et également leurs évolutions.

Le besoin de nouveaux métiers apparaît notamment lorsque l'on fait le pari de s'attaquer à la précarité, très forte-

ment installée dans les ports ces dernières décennies. S'attaquer au concept de concurrence entre les ports et les territoires suppose de sortir d'une logique où les salariés sont la variable d'ajustement, subissant ainsi au quotidien la pression sur leurs conditions sociales. Cela implique d'harmoniser dans chaque métier ces conditions, ce qui débute par le respect de ces métiers, de leur qualification et de sa reconnaissance sur le salaire, le déroulement de carrière et l'âge de la retraite notamment eu égard à la pénibilité. Pour assurer l'ensemble des opérations portuaires et maritimes, qui exigent un réel professionnalisme, il faut des salariés qualifiés et bien formés à des règles unifiées comme nous les avons déterminées précédemment.

Ainsi la CGT refuse la mise sous commandement des compagnies maritimes des salariés portuaires comme par exemple pour la manutention. Nous récusons une mainmise des opérateurs ou groupes privés sur les emplois portuaires. Nous récusons tout principe d'auto-assistance qui vise à se défaire des métiers et statuts de dockers, grutiers, portiqueurs, lamaneurs... en faisant assurer leurs tâches par les personnels navigants. Notre position concerne, dans un port maritime, aussi bien le trafic maritime lui-même que le fluvio-maritime.

Nous nous opposons aux processus de sous-traitance en cascade au mépris des conventions collectives et des statuts qui, par le biais d'appels d'offres au moins-disant social, mettent les salariés en concurrence.

*La CGT revendique un statut du travail salarié pour contrer les licenciements et la précarité, pour aller vers le plein emploi solidaire en renforçant le code du travail. Il s'agit de consolider et développer les fondements des conventions collectives et statuts existants en l'occurrence dans les métiers portuaires et maritimes. Il s'agit de rattacher ce statut non plus au poste de travail, mais au salarié, lui-même le mettant ainsi à l'abri des aléas économiques.*

- ● ☞ *À des exigences de qualité et de sécurité, nous entendons répondre par des qualifications de haut niveau et reconnues pour des salariés mis en situation de sérénité pour aborder leur parcours professionnel et sortir de l'angoisse d'une concurrence entre eux.*

*La CGT revendique ce statut du travail salarié afin de rattacher à chaque salarié ses droits pour toute sa carrière professionnelle, qu'il change ou non d'employeur, et uniformiser le niveau social en prenant comme repère les garanties statutaires réglementaires actuelles les plus avancées. En ce sens au moment où ils subissent des attaques, les statuts sont à l'inverse confortés, les salariés ne sont plus en situation de concurrence entre eux pour abaissement de coûts du travail, les donneurs d'ordre sont responsabilisés et les processus de sous-traitance perdent de leur pertinence financière pour laisser dominer les critères de qualité de formation et de qualification.*

*Ce contenu statutaire propre à chaque métier donne du sens à notre ambition de conquérir une sécurité sociale professionnelle, socle commun de normes collectives opposables à tous les employeurs par et pour tous les salariés tout au long de leur activité professionnelle. Il garantit ainsi protection sociale et retraite.*

*Les déclinaisons revendicatives de ce concept dans ce vaste secteur maritime et portuaire appartiennent aux salariés des branches concernées et à leur syndicat CGT. Ainsi elles doivent s'articuler sur les professions reconnues par le code des ports maritimes et les conventions collectives concernées, sur la profession de marins, sur celles des métiers sédentaires des entreprises maritimes, sur celles des métiers du secteur public... et avoir l'objectif de conforter et renforcer les statuts et garanties collectives existants.*

### SENSIBILISER, MOBILISER ET AGIR AVEC TOUTES LES ORGANISATIONS DE LA CGT DANS LES PROFESSIONS ET DANS LES TERRITOIRES

Si l'approche développée ci-dessus n'a pas la prétention d'être exhaustive, elle n'en constitue pas moins une conception de l'activité maritime et

portuaire résolument alternative à celle vécue actuellement, fortement inscrite dans une libéralisation du secteur, qui a fait la démonstration tant de sa nocivité sociale et environnementale que de son incapacité à produire une bonne réponse aux besoins.

Nous devons nous réapproprier la finalité de ces activités industrielles stratégiques pour l'organisation de la société, la sûreté et la sécurité qui dessinent les conditions de vie, de travail et statutaires de plusieurs centaines de milliers de salariés, ainsi que pour une bonne part l'aménagement du territoire et la protection des espaces littoral et maritime.

Cela suppose, pour une efficacité d'intervention et d'action, une interprofessionnalisation de la démarche syndicale autour d'axes revendicatifs, portés

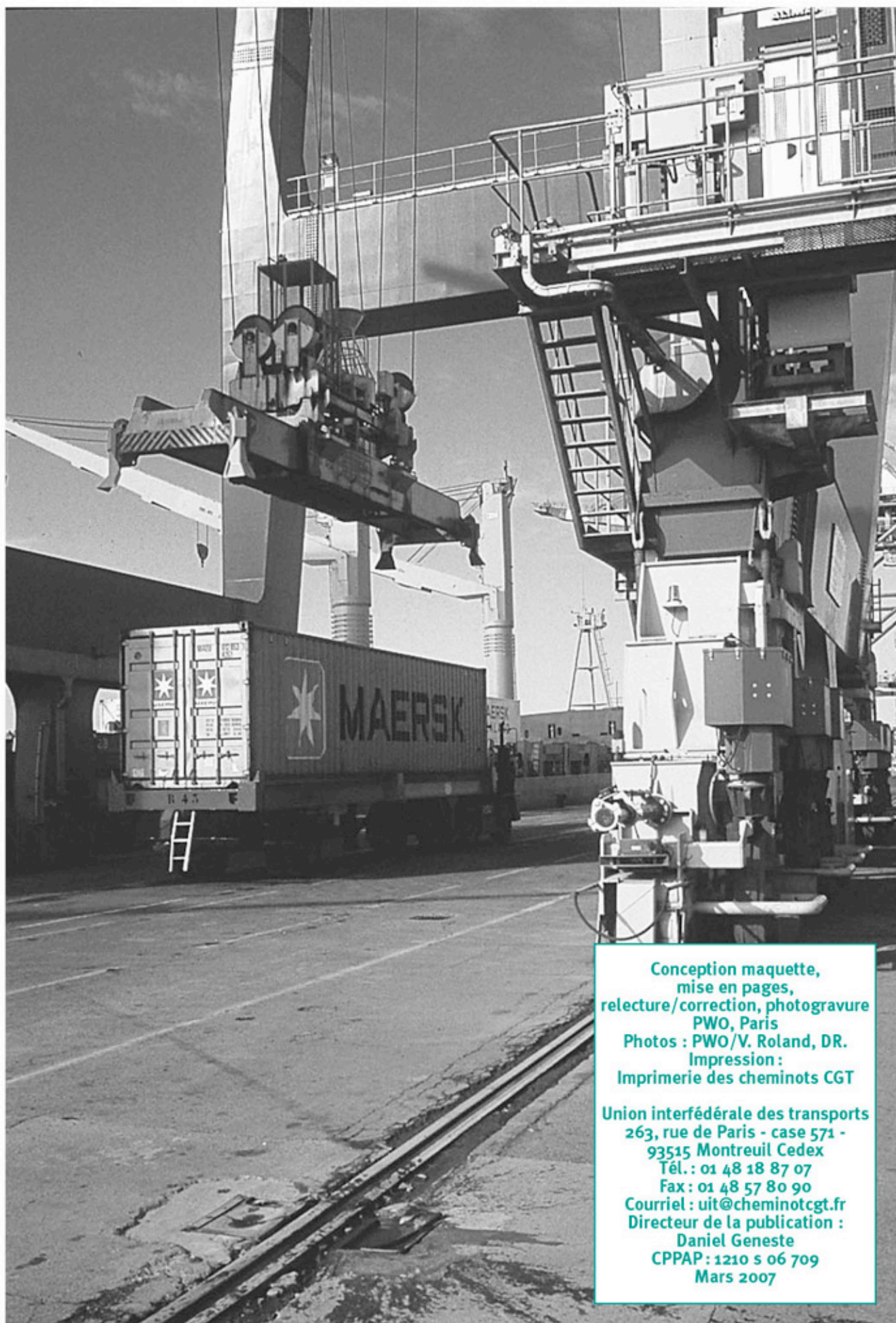
en cohérence dans tous les lieux d'interventions, en territoire et dans les entreprises. C'est à l'évidence ce que ce document permet désormais de faire, il doit aussi être l'outil CGT de mise en débat du sujet dans l'opinion publique.

**Avec cette cohérence professionnelle et interprofessionnelle la CGT entend bien peser sur les choix de l'Europe, de l'État, des collectivités locales, des directions portuaires et d'entreprises concernées.**

**Elle saisira tous les leviers d'intervention pour faire valoir cette conception, qui s'inscrit dans celle de notre syndicalisme de transformation sociale de la société et propose aux salariés de construire ensemble les mobilisations et luttes en faveur d'un rapport de forces favorable.**







Conception maquette,  
mise en pages,  
relecture/correction, photogravure  
PWO, Paris

Photos : PWO/V. Roland, DR.  
Impression :

Imprimerie des cheminots CGT

Union interfédérale des transports

263, rue de Paris - case 571 -

93515 Montreuil Cedex

Tél. : 01 48 18 87 07

Fax : 01 48 57 80 90

Courriel : [uit@cheminotcgt.fr](mailto:uit@cheminotcgt.fr)

Directeur de la publication :

Daniel Geneste

CPPAP : 1210 s 06 709

Mars 2007