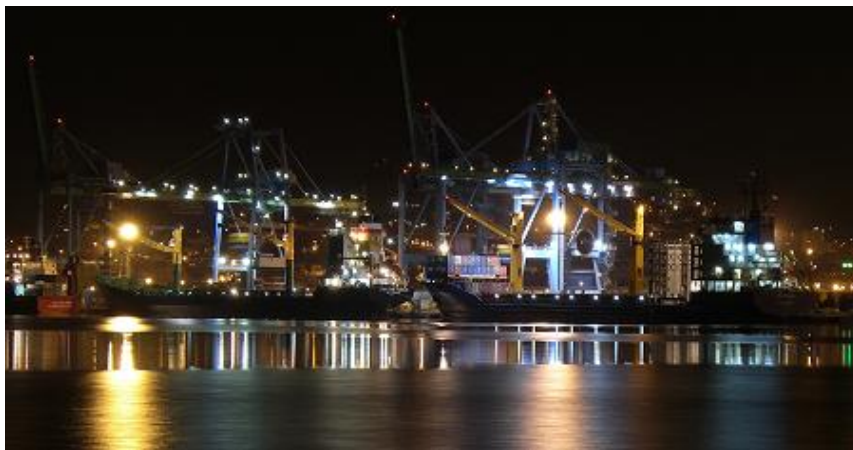


**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX - MARSEILLE**

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX – MARSEILLE



**Les conséquences de la réforme portuaire sur les
entreprises de manutention**



Mémoire de Master II de Droit Maritime et des Transports

Présenté par Fanny GIULLO

Sous la Direction de Me SCAPEL

ANNEE UNIVERSITAIRE 2008 / 2009

ABSTRACT

The last few years were a difficult period for the French ports' system that seems to no longer match the needs of the country's economy.

The reasons of this decline have been already known for a long time and were largely established in a number of reports.

First of all, we could notice the obsolescence of status and missions delegated to the autonomous ports. Secondly there is a lack of single control of the stevedoring operations in the ports.

That's one of the reasons of adoption on 4th July 2008 of a new law concerning the ports' system. This act is aimed at modernisation of the port's administration. But the core problem is the impact of this law on the organisation of stevedores. This topic is so touchy that even the possible application of the law is kept in secret.

At the stage of negotiations with the private entities the perspectives of ports' development must be determined in order to rationalize the stevedores' organisation.

Ces dernières années, le système portuaire français connaît une période de doutes quant à sa capacité à répondre aux besoins de l'économie française.

Les causes du déclin des ports français sont connues de longue date et sont évoquées au travers de plusieurs rapports successifs.

A titre principal, on note l'obsolescence des missions et des statuts des ports autonomes mais surtout l'absence d'unité de commandement dans les opérations de manutention des terminaux.

Et c'est une des raisons de la réforme portuaire concrétisée par l'adoption de la loi du 4 juillet 2008 qui vise la gestion portuaire et sa modernisation. Le vrai cœur du problème est l'impact de cette réforme sur la manutention. Le sujet est tellement sensible, que l'application même de la loi portant sur la réforme est gardé dans le secret.

A l'heure des négociations avec les opérateurs privés, il convient de déterminer les perspectives d'évolution envisagées par la réforme, en vue d'une rationalisation de l'organisation de la manutention portuaire.

Remerciements

Je tiens d'abord à adresser mes plus sincères remerciements à mes professeurs, Christian Scapel et Pierre Bonassies, pour leur soutien et la qualité de leur enseignement.

Je remercie tout particulièrement Monsieur Robert Rézenthel, pour son aide et sa disponibilité tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je remercie également ma famille et mes amis qui m'ont soutenue durant la rédaction de ce mémoire.

SOMMAIRE

<i>Abstract</i>	2
<i>Remerciements</i>	3
INTRODUCTION « Une politique portuaire française en pleine mutation »	6
CHAPITRE PRELIMINAIRE : LE REGIME DE LA MANUTENTION PORTUAIRE	13
Section 1 : L'émergence du corps ouvriers dockers	13
Section 2 : A la recherche d'un statut	16
Section 3 : Spécificités des opérations de manutention	30
CHAPITRE PREMIER : CONTEXTE PORTUAIRE « Une difficile détermination de l'action publique dans le fonctionnement portuaire »	34
CHAPITRE SECOND : MISE EN CHANTIER DE LA REFORME	47
Section préliminaire: Généralités sur le projet de réforme portuaire	48
Section 1 : Les conditions d'une unicité de commandement	51
Section 2 : Les conséquences espérées au regard des systèmes portuaires étrangers	65
Conclusion	71
Bibliographie	72
Annexes	75

« Creuset d'activités multiformes, zone de peuplement dense, le port représente un enjeu économique et politique important.

La variété du régime administratif des ports reflète les courants, centralisateurs ou décentralisateurs, étatisants ou privatisants, dans lesquels se coulent, suivant les lieux et les temps les mécanismes du pouvoir.

Le poids des traditions y est lourd, et l'évolution pénible ».¹

¹ « Droit Maritime », Martine REMOND GOUILLOUD, Etudes Internationales , n°2, Ed. PEDONE, 1988

INTRODUCTION

« Une politique portuaire française en pleine mutation »

De par leur capacité génératrice d'activités économiques ainsi que leur situation géographique, force est de constater que les ports constituent un levier essentiel dans une économie nationale.

A l'heure de la globalisation économique, il apparaît primordial de pérenniser et soutenir leur compétitivité.

Celle-ci passe indéniablement par l'unité de commandement et la privatisation des activités commerciales.

Une baisse des coûts afférents aux services portuaires de tout ordre passe indéniablement par une libéralisation des activités en relevant.

Afin de répondre aux besoins des différents intervenants de la chaîne de transport, les ports français doivent sans cesse adapter leurs équipements et offres de services.

Avant toute chose, il convient d'apporter des précisions quant à la notion de port.

Cependant, il n'existe pas de définition française de port maritime,

« Non seulement, aucun texte ne donne une définition précise du port maritime mais parfois un même texte comporte des notions différentes qui s'y rapportent, créant ainsi la confusion. »²

D'un point de vue général, un port peut se définir comme le passage entre la terre et la mer et par là, (un lieu d'échange de plusieurs professions.)

Dans ce mémoire, nous nous attarderons simplement sur la notion de port maritime de commerce.

² Robert REZENTHEL, 1995

Ainsi, il s'agit d'un espace aménagé pour le chargement et le déchargement des navires ainsi que pour l'accueil des passagers.

Le port serait donc « un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses. »³

Le port correspondrait donc à un ensemble d'outillages spécialisés situés à l'interface de deux modes de transports.

La Convention de Genève du 9 décembre 1923 précise la définition d'un port maritime, port dont l'activité principale est d'accueillir des navires de commerce, « sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par les navires de mer servant au commerce extérieur. »

Sur le plan national, Il apparaît clair qu'aucun texte français ne définit réellement la notion de port.

Néanmoins, le Code des Ports maritimes précise les délimitations géographiques des ports, (soit par département concernant les ports autonomes, soit par collectivité territoriale s'il s'agit d'un port d'intérêt national (PIN) ou port décentralisé.)

Le Code des Ports maritimes est mis à jour au fur et à mesure des évolutions législatives concernant notamment le statut et le mode de gouvernance des ports français.

La notion de gouvernance portuaire renvoie à un processus de coordination des acteurs privés et publics animant les différentes fonctions portuaires à toutes les échelles de ce jeu portuaire.

Derrière ces évolutions se dessine l'intention d'asseoir la compétitivité des ports et de leur donner une impulsion nouvelle en ce sens.

« Le port est fixe, le trafic volatil : la fréquentation d'un port par un navire n'est jamais garantie. »⁴

³ Baudelaire, 1979

⁴ www.port.fr

L'amélioration de la compétitivité des ports français passe inévitablement par un réel engagement des acteurs portuaires à être responsables du développement de leur port d'une part et conscients des enjeux et de la concurrence d'autre part.

En d'autres termes, ils doivent être déterminés à renforcer la performance des ports. Une évolution en ce sens s'opère souvent par une modification du mode de gouvernance des places portuaires.

Une loi de 1965⁵ a ainsi créé les ports autonomes maritimes, établissements publics de l'Etat.

« Ces entreprises publiques devaient allier gestion publique et management de nature privée, dans un secteur concurrentiel international. »⁶

La loi de 1965 a institué les ports autonomes suivants :

- Marseille Fos
- Le Havre
- Rouen
- Dunkerque
- Bordeaux
- Nantes Saint-Nazaire

Plus récemment, le décret n°2004-1378 a créé le port autonome de la Rochelle.

Dans ce cadre, le port est un établissement public qui dispose d'une autonomie juridique et administrative.

Il construit, entretient et exploite les infrastructures (hangars, quais..) et les superstructures (outillage...) et exerce les fonctions de sécurité.

Il s'agit donc d'un jeu public/privé qui se cale sur cette séparation avec d'un côté des activités d'exploitations marquées par une introduction privée croissante, comme la

⁵ Loi n°65-491 sur les ports maritimes autonomes du 29 juin 1965

⁶ Ports autonomes, Faut-il réformer les statuts ou la gouvernance ? « Vive la crise », Eric Brassart, DMF, 2007

manutention et l'entreposage et de l'autre une gestion et une réglementation majoritairement publique et des services régaliens et de gestion des infrastructures.

Au fil des années, le gouvernement français prend de plus en plus conscience du fort potentiel économique et stratégique des ports autonomes maritimes.

Dès le 11 septembre 1981, lors d'une allocution à Dunkerque, Pierre Mauroy, Premier ministre à l'époque, met en exergue le rôle des ports maritimes dans la promotion du commerce extérieur, la relance de l'emploi et de l'économie ainsi que dans l'exploitation des océans.

De 1986 jusqu'en 1988, Ambroise Guellec, secrétaire général préconise une politique de réforme port par port.

Jean-Yves Le Drian, secrétaire d'Etat à la Mer, présente un plan de réforme portuaire portant sur trois volets, la manutention portuaire, la domanialité portuaire et les accès portuaires.

Concernant le premier volet de la réforme, il paraît nécessaire de définir les activités d'une entreprise de manutention :

« L'entreprise de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. »⁷

En 1992, la réforme du statut des dockers est lancée, mais est mise à mal par les grèves incessantes organisées par la CGT.⁸

Le 15 avril 1992, un projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes est présenté en Conseil des ministres.

Le texte prévoit que la plupart des dockers deviendront des salariés permanents ou mensualisés, liés aux entreprises de manutention par un contrat de travail à durée indéterminée.

L'intention du législateur était de mettre en place une gestion de l'effectif des dockers intermittents sous la responsabilité de chaque port.

⁷ Loi n°66-420 du 18 juin 1966, article 50

⁸ Confédération Générale des Travailleurs

Cette loi entrera en vigueur le 9 juin 1992 et préconisera essentiellement le recrutement des dockers par les entreprises de manutention portuaire par le biais de contrats de travail de droit commun avec quelques particularités qui subsisteront notamment concernant les congés payés.

La réforme de la gestion domaniale a été réalisée en partie lors de la promulgation de la loi de 1994.

Il s'agissait d'instaurer une meilleure sécurité juridique pour les entreprises désirant s'implanter dans les zones portuaires.

Elle a ainsi permis l'adoption de règles de protection du domaine avec une occupation privative et plus précisément la possibilité de porter à 70 ans la durée des titres d'occupation du domaine.

En tout état de cause, l'objectif premier de cette loi était de faciliter les règles relatives à la constitution de droits réels sur le domaine de l'Etat et dans ce cas, sur les zones portuaires.

Malgré ces changements, le constat de la Cour des comptes dans son rapport de 1999 est inquiétant, elle considéra que « bien que le fonctionnement des conseils d'administration des ports autonomes ait montré ses imperfections, il n'a pas été revu ».

Elle préconise une optimisation du mode de gestion des ports.

D'où l'adoption le 13 août 2004 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales⁹, l'objectif du législateur était le transfert des compétences en matière portuaire aux collectivités territoriales, à l'issue d'une concertation locale, pour les ports non autonomes relevant de l'Etat, actuels ports d'intérêt national.

Le 1^{er} janvier 2007, en application de cette loi, 16 ports d'intérêt national sont transférés aux collectivités locales.

Selon la loi, seuls les ports maritimes autonomes continueront d'être sous la tutelle de l'Etat.

⁹ Loi n°2004-809 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005

Néanmoins, au 1^{er} juillet 2007, un rapport réalisé conjointement par l'Inspection générale des finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées met en avant l'idée que l'absence d'unité de commandement dans l'organisation des opérations de manutention constitue l'une des causes principales du manque de productivité et de perte de compétitivité des ports français.

Selon l'Union des Industries de la Manutention, il existe deux alternatives pour les ports, « soit ils garantissent des prestations compétitives dans la fourniture et dans la maintenance de l'outillage de manutention, soit ils engagent une dissociation entre la propriété et l'exploitation. »¹⁰

A partir de ce constat, une réforme portuaire globale devait être envisagée.

Dès le mois de janvier 2008, mettant en œuvre l'engagement du président de la République prononcé au début de son mandat, François Fillon, Premier ministre, annonce un plan de réforme des ports autonomes français dans les mois qui suivent. Il propose une privatisation des activités de manutention ainsi qu'un « très ambitieux projet d'investissement ».

Conformément au vœu exprimé par le Premier ministre, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, entame les négociations avec les organisations syndicales et professionnelles afin d'évoquer la réforme des ports et notamment les conditions de transfert des activités de manutention exercées par les ports autonomes.

Malgré l'opposition de la CGT à cette réforme, le projet de loi est présenté au Conseil des ministres au mois d'avril 2008 et Dominique Bussereau précise que la réforme « n'a pas vocation à faire de la régression sociale et vise à relancer nos ports et à y créer à terme 30 000 emplois ».

Le 4 juillet 2008, la loi n°2008-660 portant réforme portuaire sera promulguée. Quelques mois plus tard, le 30 octobre 2008, un accord cadre prévoyant les conditions de mise en œuvre de cette réforme est adopté.

¹⁰ « De nouvelles pistes pour la politique portuaire française », Paul Touret, note de synthèse ISEMAR n°92, février 2007.

Un décret pris en application de l'article 11 de la loi n°2008-660 est publié et a rendu obligatoire les dispositions de l'accord cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention, et aux salariés des ports.

Dans cette étude, il conviendra de déterminer les effets concrets de la réforme portuaire sur les entreprises de manutention portuaire.

Il s'agira de consacrer une partie de cette analyse aux entreprises de manutention d'une part et d'autre part de présenter les évolutions du régime de la gestion des ports autonomes français, actuels grands ports maritimes.

Cependant, à ce jour, les aspects pratiques de la réforme n'étant pas encore réellement mis en place, il apparaît utile de réaliser une étude de droit comparé relative aux systèmes de gestion portuaire existants dans les pays voisins, d'autant plus qu'à l'initiative de la Commission Européenne, de plus en plus de pays européens opèrent une privatisation d'une partie des activités portuaires.

Chapitre préliminaire :

LE REGIME DE LA MANUTENTION PORTUAIRE¹¹

Les manutentionnaires sont désignés différemment selon la zone géographique, dans les ports situés dans la zone atlantique, ils sont dénommés « stevedore »¹² et dans ceux situés en zone méditerranéenne, on parle plutôt « d'acconiers »¹³.

Dans ce chapitre, il s'agira non seulement de présenter les évolutions historiques du statut des ouvriers dockers, mais aussi de définir brièvement les spécificités des opérations de manutention.

Section 1 : L'émergence du corps des ouvriers dockers

Apparues dès la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, les entreprises de manutention sont spécialisées dans le chargement et le déchargement des navires.

Auparavant, « quand les navires naviguaient uniquement à la demande (tramps) et non pas sur des lignes régulières (liners), et que les marchandises étaient d'un poids peu élevé, l'équipage du navire suffisait à la manutention des marchandises. »¹⁴

A l'époque, les navires restaient longtemps au port et l'équipage disposait librement de son temps pour décharger ou charger la marchandise.

L'équipage pouvait se faire assister de quelques travailleurs recrutés directement sur le port.

En effet, dès le début des échanges commerciaux par voie maritime, des manutentionnaires étaient mis à la disposition des capitaines afin d'aider les

¹¹ La manutention (stevedoring en anglais) désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

¹² Ils se limitent à assurer le chargement et le déchargement des navires, la garde des marchandises à terre étant assurée par les transporteurs maritimes.

¹³ Vient du mot « accon »

¹⁴ Droit et pratique des TRANSPORTS MARITIMES ET AFFRETEMENTS, E. DU PONTAVICE, 1^{ère} édition, 1970

équipages à débarquer les marchandises à l'importation d'une part, et d'autre part, d'embarquer celles destinées à l'exportation.

Dès la fin du 14^{ème} siècle, furent créées au port de Marseille, des sociétés de portefaix spécialisées dans la manutention des marchandises, au chargement comme au déchargement.

Il existait même un recueil du règlement du Corps des Portefaix où étaient inscrits les avantages dont bénéficiaient les ouvriers portefaix.

Au port du Havre, ces ouvriers étaient désignés sous le nom de « bremens », ancêtres des actuels « débardeurs ».

Ces organisations constituaient des corporations qui furent mises à mal dès les prémices de la révolution française, époque où l'existence des corporations était sanctionnée.

En effet, les charges de ces ouvriers artisans se transmettant de père en fils, la loi "Le Chapelier" de 1791 abolit les corporations, sans pour autant détruire leurs structures.

Au fil du temps, les escales des navires de plus en plus fréquentes, ont permis :
« aux manutentionnaires qui louaient leurs services au bord pour aider les équipages, de se structurer. »¹⁵

L'immense développement du commerce maritime et des moyens techniques, l'accroissement de la taille et du nombre des navires, entraîne la création d'entreprises de manutention qui se mettent à « vendre du travail humain ».

Néanmoins, l'état d'esprit régnant dans ces corporations se poursuivra jusqu'à nos jours chez leurs successeurs, les dockers¹⁶.

¹⁵ Cinquante ans de manutention maritime à Marseille 1950-2000, Hubert Péri, Edition SMECI, 2000

¹⁶ Un **docker** est un ouvrier employé au chargement et déchargement des navires arrivant au port. Le nom provient de l'anglais *dock* qui signifie "quai".

L'émergence du nom de « docker » s'explique par le fait que le vocabulaire maritime s'est fortement « anglicisé », entraînant la manutention en ce sens.

A la fin du 19^{ème} siècle, les ports se sont munis de hangars et comme à Londres, les quais munis de hangars allaient devenir des docks.

Ainsi, les manutentionnaires furent désormais désignés sous l'appellation de docker.

La Cour de cassation a défini le terme d'ouvrier docker comme :

« celui qui accomplit les travaux qui lui sont réservés, lesquels comportent toutes les opérations de chargement et de déchargement des navires. »¹⁷

Dès lors, compte tenu de la priorité dont ils jouissent dans la manutention des navires, ils sont bel et bien conscients qu'ils sont indispensables aux échanges par voie maritime et en ont usé depuis leur existence pour obtenir de nombreux avantages.

Cependant, en contrepartie, cette main d'œuvre est toujours disponible pour servir les navires qui font escale dans le port, « avec un professionnalisme appris grâce à la formation dispensée par les anciens et par l'expérience acquise par la pratique du métier. »¹⁸

Au fil des siècles, les ouvriers dockers, avec notamment l'aide des syndicats, sont parvenus à instaurer un statut et des avantages en lien direct avec l'originalité de leur profession.

¹⁷ Cass.soc. 6 avril 1967

¹⁸ Cinquante ans de manutention maritime à Marseille 1950-2000, Hubert Péri, Edition SMECI, 2000

Section 2 : A la recherche d'un statut

A partir du début du 20^{ème} siècle, le monopole détenu par le pavillon français pour les échanges avec l'Empire colonial entraîne en conséquence une forte demande en main-d'œuvre auprès des ouvriers dockers qui effectuent les opérations de chargement et de déchargement des navires.

Malgré ce développement en ce début de 20^{ème} siècle, le trafic maritime reste néanmoins aléatoire et irrégulier.

Par conséquent, le docker a, à cette époque un statut précaire, n'étant jamais certain d'être embauché.

« Cette incertitude du trafic maritime est à l'origine des premiers traits culturels de la population des dockers. »¹⁹

A fortiori, il s'agissait d'élaborer un système d'organisation du travail dans lequel les entreprises pouvaient mobiliser rapidement une main-d'œuvre importante mais aussi la possibilité de s'en séparer dès la fin des opérations.

Mais on comprend également que les ouvriers dockers, employés irrégulièrement par les entreprises de manutention, aient cherchés à obtenir une protection sociale suffisante afin de disposer d'un revenu correct qui leur permettrait de faire de l'emploi portuaire leur véritable profession.

Dès la fin du 18^{ème} siècle, les sociétés de Portefaix avaient tenté de protéger les acquis des manutentionnaires par la publication du Règlement du Corps des portefaix, ancêtre des conventions collectives.

Ce type de document fixait à la fois les règles d'emploi collectif ainsi que les tarifs d'intervention en lieu et place de tout contrat individuel qui survit au 19^{ème} siècle et début 20^{ème} siècle dans ce que l'on nomme alors « le contrat de travail collectif ».

¹⁹ Dockers, Corporatisme, Loïc Hislaire, 1993

Dès 1907, une Association des Employeurs de Main-d'œuvre dans les ports de France a été créée afin notamment, de tenter de remédier à l'instabilité du travail dans les ports.

A l'évidence, L'émergence de tels contrats dans la manutention portuaire découle directement de la force du mouvement syndical actif.

Paragraphe 1^{er} : le rôle actif des syndicats

Ces syndicats de dockers dont le rôle s'est intensifié dès le début du 20^{ème} siècle, apparaîtront comme « les défenseurs actifs de la norme égalitaire ».

Ils vont jouer un rôle actif dans l'élaboration d'un monopole de travail pour ses adhérents.

De plus, au fil du temps, la détention d'une carte syndicale était plus ou moins obligatoire pour être embauché.

Dans les années 1920, au port de Dunkerque, la carte syndicale sera même apparentée à une carte professionnelle.

En d'autres termes, la carte syndicale permettra à son titulaire d'être reconnu comme faisant partie d'un groupe identifié aux compétences reconnues, lui donnant accès de ce fait, au travail sur les quais.

On raconte même qu'à cette époque, la présentation de la carte syndicale était exigée pour pouvoir monter à bord des navires.

La force des syndicats réside depuis toujours dans le formidable pouvoir de blocage sur l'activité économique que peut constituer une grève, notamment avec le coût direct de l'immobilisation d'un navire.

Par conséquent, l'arrêt des opérations de manutention et l'immobilisation des marchandises à quai ont un impact négatif voir irréversible sur toute la chaîne de transport.

Les nombreux conflits sociaux seront souvent l'occasion pour l'Etat d'intervenir et d'interférer dans les relations entre les ouvriers dockers et leurs employeurs.

Cependant, l'interventionnisme de l'Etat en la matière, n'a pas nécessairement été favorable aux employeurs.

D'ailleurs, en novembre 1928, à Bordeaux, lors d'un différend salarial opposant les ouvriers dockers à leurs employeurs, c'est le président du conseil de l'époque, Raymond Poincaré, qui avait ordonné aux employeurs de céder aux revendications formulées.

Dans ce contexte, l'objectif des différents acteurs, les pouvoirs publics, les employeurs ainsi que les organisations syndicales sera de professionnaliser la main d'œuvre docker par l'attribution d'une carte professionnelle.

« L'histoire de cette carte professionnelle et de son attribution, traduira tout au long de la première moitié du 20^{ème} siècle, l'évolution du rapport de force entre les employeurs et les syndicats de dockers. »²⁰

²⁰ Dockers, Corporatisme, Loïc Hislaire, 1993

Paragraphe 2nd : Les prémices du statut d'ouvrier docker

La première tentative d'encadrement de la profession par l'institution d'une carte professionnelle s'est réalisée au lendemain de la défaite de 1940, au début de la 2nde Guerre mondiale.

L'idée sous-jacente de l'Etat Français était d'éviter une montée en puissance du chômage auquel les dockers n'allaient pas échapper.

A- Le décret-loi du 28 juin 1941

Afin de réorganiser et de réglementer l'embauche des ouvriers dockers, le gouvernement de l'époque a promulgué, le 28 juin 1941, une loi relative à l'organisation du travail de la manutention dans les ports maritimes de commerce.

Voici un extrait du projet de loi déterminant clairement les objectifs recherchés :

« Jusqu'à présent, ce travail était demeuré libre et l'embauchage des dockers s'effectuait dans la plupart des ports dans les conditions les plus précaires, le docker se rendant de sa propre initiative à un endroit déterminé du port où il n'était pas assuré de trouver du travail, alors que la main-d'œuvre pouvait faire défaut sur d'autres points du port. »

Le but premier du législateur était de permettre aux ouvriers dockers d'accéder à un véritable statut leur garantissant la sécurité de l'emploi et les avantages auxquels ils pouvaient prétendre.

Une première étape est franchie en 1939, lors de l'adoption d'un arrêté relatif aux conditions de sécurité et dans le but de réglementer l'accès à l'enceinte portuaire.

L'article 2 énonçait que :

« Les ouvriers dockers et tous les ouvriers travaillant d'une manière intermittente à l'exploitation du port doivent être munis d'une carte d'identité délivrée par le directeur du port ou le chef du Service Maritime. »

On aperçoit les prémices de l'institution pour les ouvriers dockers d'une carte professionnelle qui leur permettra de faire reconnaître leur statut auprès des autorités portuaires.

Parallèlement à la création des centres d'embauches²¹, le décret-loi du 28 mai 1941 évoque pour la première fois le concept de carte d'identité professionnelle.

Désormais, l'Etat exercera un contrôle sur les conditions d'attribution de ces cartes. En revanche, comme le craignait l'Association des Employeurs de Main-d'Œuvre, les ouvriers dockers titulaires de la carte bénéficient dès lors, d'un monopole sur les travaux portuaires.

A titre d'information, il convient d'apporter quelques précisions quant aux grandes orientations envisagées par ce texte.

En premier lieu, il s'agissait d'instituer une catégorie de dockers dits « professionnels », titulaires d'une carte professionnelle délivrée par un organisme portuaire placé sous la présidence du directeur du port, dénommé Bureau Central de la Main-d'Œuvre.

Cette catégorie d'ouvriers bénéficiait d'une priorité absolue d'embauche sur les dockers « de complément ».

Le BCMO s'occupera désormais d'organiser l'embauchage des dockers et les entreprises seront tenues de s'y rendre quotidiennement afin de recruter la main d'œuvre dont elles ont besoin.

Mais cette loi est abrogée et remplacée par la loi n°47-1746 du 6 septembre 1947 qu'il convient d'analyser.

Elle a été intégrée au livre IV du Code des Ports Maritimes, intitulé « Le Régime du Travail dans les Ports ».

²¹ Les fameux Bureaux Central de la Main-d'Œuvre (BCMO)

B- Les grandes orientations de la loi du 6 septembre 1947

Comme l'a en partie fait la loi précédente, le législateur continue de réserver le monopole du travail sur les quais aux dockers titulaires d'une carte professionnelle²². De plus, la loi instaure un système d'indemnité de garantie au profit de ces derniers.

Les dockers « de complément » deviennent des « dockers complémentaires » qui à la différence des dockers professionnels ne sont pas tenus de se présenter chaque jour à l'embauche et peuvent travailler en-dehors de l'enceinte portuaire.

Par ailleurs, s'agissant de l'indemnité de garantie, elle constitue l'un des apports essentiels de la loi de 1947.

En effet, elle permet de professionnaliser l'activité des ouvriers dockers en leur faisant bénéficier de revenus fixes régulièrement.

Cependant, cette indemnité n'était allouée qu'aux dockers professionnels « carte G » qui après s'être présenté quotidiennement à l'embauchage, n'ont pas pu être embauchés, la demande en main-d'œuvre étant déjà suffisante.

Cette indemnité provenait d'une part, des cotisations payées par les employeurs à la caisse nationale et générale des ouvriers dockers²³, et d'autre part des caisses de l'Etat.

Ainsi, cette loi conduira à développer le tripartisme Etat, Patronat et syndicats ouvriers, ce qui aura d'ailleurs pour effet de déresponsabiliser à terme les différents acteurs, concernant en partie les effectifs et générera des coûts qui réduiront à terme la compétitivité des ports français.

En dépit du caractère emblématique de la loi du 6 septembre 1947, elle n'apporte pas réellement d'innovation fondamentale.

²² Carte Garantie

²³ CAINAGOD, organisme central de la gestion du régime social des dockers coordonnant l'action des bureaux centraux de la main-d'œuvre et des caisses de compensation des congès payés.

Cependant, en reprenant l'ensemble des dispositions existantes, elle va constituer, jusqu'à la réforme de 1992, l'écrin de que l'on a appelé « le statut de l'ouvrier docker » en marge du droit commun du travail.

Malgré ces évolutions législatives, certaines questions restent en suspens, concernant notamment la valeur de la carte professionnelle, ses conditions d'attribution ainsi que la régulation du nombre de dockers la détenant.

Dès 1966, le rapport Choussat s'interroge sur la gestion des effectifs dans les ports et son manque de flexibilité face aux évolutions du transport maritime.

Afin de mettre fin « au développement du sureffectif », à partir de 1982, des conventions annuelles de départ en préretraite à 55 ans sont conclues en faveur des dockers.

En contrepartie, les syndicats d'ouvriers dockers demanderont qu'un nombre égal de jeunes dockers soit recruté.

Ainsi, sur 3000 départs constatés en 1984, seuls 1500 recrutements nouveaux ont été réalisés.

Cependant, le fort taux d'inemploi national en 1985 met en péril l'équilibre financier de la Cainagod.

« Ce déséquilibre croissant entre les effectifs et l'emploi va révéler au total le dysfonctionnement général du système ».²⁴

Malgré les efforts du gouvernement français, les gains de productivité étant insuffisants, le taux d'inemploi atteint à nouveau 30% au début des années 1990.

Pour l'ensemble des ouvriers dockers, on ressent une certaine rancœur à l'égard du gouvernement et des pouvoirs publics.

Ils ont le sentiment que leurs efforts n'ont pas été récompensés par une amélioration de la compétitivité des ports.

²⁴ 100 ans d'Union au service des ports français, 1907-2007, ouvrage réalisé à l'occasion du centenaire de l'Union Nationale des Industries de la Manutention.

C'est ainsi qu'au port de Dunkerque, la situation devenant insoutenable, un mouvement de grève sera lancé et durera près de 5 semaines consécutives.

La revendication essentielle réside dans le souhait de voir le trafic s'améliorer.

En outre, une réforme profonde de la profession devait être réalisée.

C- Réforme de 1992 : remède en faveur de la compétitivité des ports

Compte tenu de la modernisation du transport maritime durant la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, la profession a radicalement changé.

Grâce à la mécanisation croissante des opérations de manutention, les navires ne restant plus qu'un jour à quai contre 6 jours auparavant, la main-d'œuvre était trop abondante.

Ces « sureffectifs endémiques » ont survécus jusqu'à cette réforme du travail dans les ports, aux nombreuses tentatives des pouvoirs publics d'y remédier.

De manière plus générale, on note l'inadaptation de l'organisation du travail dans les ports qui n'a pas évolué depuis les textes fondateurs de 1947.

En vue d'améliorer l'organisation du travail des ouvriers dockers, l'Union Nationale des Industries de la Manutention est intervenue.

Avant de présenter ses perspectives d'actions lors de cette réforme, il convient d'apporter quelques précisions quant aux raisons de sa mise en place.

1) Présentation de l'UNIM

Comme il a été précisé précédemment dans le développement, l'Association des Employeurs de Main-d'œuvre dans les ports de France a été mise en place en 1907. Elle sera désignée ainsi jusqu'en 1947, où pour marquer un nouveau départ après la seconde guerre mondiale, cette dernière prendra le nom d'UNIM²⁵.

Depuis sa date de création, l'UNIM fédère les entreprises privées de manutention portuaire regroupées port par port dans des structures patronales locales.

Quant aux raisons de sa création, il s'agissait pour le Comité Central des Armateurs de trouver des moyens pour remédier à l'instabilité du travail dans les ports.

Il était bel et bien conscient de la nécessité d'organiser des tables rondes avec l'ensemble des employeurs des différents ports.

D'ailleurs, dès l'origine, on observe au sein de l'AEP²⁶ la pratique de la double représentation entre des membres collectifs (unions maritimes, organisations locales d'employeurs) et des membres individuels (grandes sociétés et maisons d'armement).

A ce jour, elle se compose de vingt-huit syndicats locaux adhérents situés en métropole et outre-mer qui regroupent eux-mêmes port par port l'ensemble des entreprises employant des ouvriers dockers au sens du livre V du Code des Ports.

D'un point de vue général, elle a pour objectif principal d'assurer la défense des intérêts de la profession sur le plan national et européen.

Afin de réaliser cette mission, elle s'occupe également de la négociation ainsi que de la gestion de la Convention collective de la manutention portuaire²⁷.

²⁵ Union Nationale des Industries de la Manutention

²⁶ Association des Employeurs de Main-d'Œuvre dans les Ports de France

²⁷ En vigueur depuis le 1^{er} novembre 1994.

Dans cette perspective, elle joue un rôle actif dans l'adaptation de l'organisation du travail aux évolutions du trafic maritime et notamment durant les années 1980 et début 1990.

2) Les perspectives d'évolution du régime du travail dans les ports

Les ports français manquent de compétitivité.

La manutention portuaire, tant en raison de ses coûts que de son manque de flexibilité constitue un facteur important dans ces pertes de parts de marchés dont souffraient et souffrent encore les ports français.

A l'aube des années 1990, le régime juridique du travail des ouvriers dockers n'a pas été revu depuis la loi de 1947.

Lors de l'adoption de cette loi, le chargement d'un navire mobilisait plusieurs centaines d'ouvriers durant quelques jours.

De plus, la loi de 1947 prévoyait que les opérations de chargement et de déchargement des marchandises ainsi que la reprise des marchandises sur terre-plein ou sous hangar à l'intérieur du domaine public maritime devaient être confiés « uniquement » à des ouvriers dockers titulaires de la carte professionnelle.

A titre indicatif, le domaine public maritime, dont la notion juridique remonte à Colbert, est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer et du sol, du sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales.

En France métropolitaine, cette surface est estimée à plus de 100 000 km².

En outre, les syndicats de dockers ont porté leur action vers l'extension du monopole des dockers au-delà des limites fixées par la loi.

A titre d'exemple, les opérations de mise sur terre-plein ou sous-hangar après le départ des navires et les opérations de pointage ont été rapidement conquises par les dockers.

A Marseille, une entreprise de manutention devant transférer des cuves de stockage d'un site non-portuaire à un site à l'intérieur du domaine public, a payé 57 journées de dockers qui ne sont pas intervenus durant les opérations.

Ceci afin d'éviter un conflit éventuel, alors même qu'il ne s'agissait pas d'opérations de chargement ou déchargement des navires.

Dans les années 1970, ce sont les postes privés qui ont fait l'objet de revendications d'emplois lorsqu'ils se trouvaient à l'intérieur du domaine public.

A l'évidence, le système d'emploi des dockers était inadapté aux évolutions du trafic maritime mais surtout aux changements technologiques intervenus depuis 1947.

La caractéristique essentielle de ces progrès technologiques a été de remplacer l'effort humain par la technique.

Afin de réduire les coûts afférents aux opérations de manutention et donc d'améliorer la compétitivité des ports français, une réforme de l'organisation du travail des dockers devait être lancée.

C'est ainsi que dès le début des années 1990, l'UNIM et d'autres organismes ont confié à un cabinet de conseil international le soin de réaliser une étude économique afin de d'apprécier l'impact d'une réforme de l'organisation du travail dans la manutention portuaire française sur les trafics et l'emploi.

Les engagements de l'UNIM se traduisent par l'adoption de deux chartes, dont l'une porte sur les relations de travail et l'autre se présentait comme une forme de « plaidoyer pour l'entreprise ».

« La charte de 1990 affiche la volonté de la profession de relever le défi de la productivité et de la compétitivité afin d'assurer l'avenir des ports sur des entreprises à part entière, c'est-à-dire pleinement responsables de leur main-d'œuvre et de leurs investissements. »

Par conséquent, l'objectif était d'intégrer les ouvriers dockers au sein des entreprises de manutentions par la conclusion de contrat de travail de droit commun en substitution de la carte professionnelle.

Le but était d'appliquer les règles du droit social commun aux ouvriers dockers et de mettre fin au fil des années à ce statut atypique dont ils bénéficient par le biais de la carte professionnelle.

Par la mensualisation des ouvriers dockers, il s'agissait de moderniser leurs conditions de travail en rompant notamment avec le marché quotidien de la main-d'œuvre dans les BCMO²⁸.

Enfin, l'intégration en entreprise devait permettre une meilleure adaptation aux changements technologiques et également la possibilité de promotion interne.

Afin d'afficher clairement ses ambitions portées vers le changement, en mai 1991, l'UNIM demande l'abolition de la loi de 1947.

Cependant, fin 1991, Jean-Yves Dryan, secrétaire d'Etat à la mer à l'époque, précise qu'il ne souhaite pas abolir la loi de 1947 « parce que les dockers y sont attachés, mais à court terme, le résultat sera le même. »

Malgré la mise en exergue de l'impact positif d'une telle réforme en termes de trafic et d'emploi, le corps ouvriers dockers s'est fermement opposé à sa mise en œuvre.

Néanmoins, une loi est promulguée le 9 juin 1992 et entraînera nécessairement de longues négociations port par port pour sa mise en place.

L'adoption de la loi donnera lieu à l'élaboration d'une convention collective de la manutention portuaire dont le but sera de régler les rapports du travail et de mettre fin à tous les accords et usages dénoncés le 15 février 1992.

En outre, les mensualisations effectives dans les entreprises interviennent entre juillet 1992 et mai 1993.

A ce jour, il s'agit de déterminer les effets concrets de la réforme sur le régime de la manutention portuaire, concernant les ouvriers dockers.

²⁸ Bureau Central de la Main-d'Oeuvre

3) Bilan de la Réforme de 1992

Les dockers professionnalisés sont mensualisés par la conclusion d'un contrat de travail indéterminé.

Quant aux dockers intermittents, ils deviennent une force de complément et bénéficient d'une priorité pour être mensualisés dès que des postes sont à pourvoir.

Concernant les ouvriers dockers occasionnels²⁹, ils disposent désormais d'un contrat de travail de droit commun à durée déterminée.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1992, il n'est plus attribué de carte professionnelle mais les dockers professionnels mensualisés ou intermittents la détenant déjà, conservent leur carte tant qu'ils exercent la profession.

Certains aménagements en faveur des dockers ont été réalisés.

L'ouvrier docker mensualisé, titulaire de la carte professionnelle, peut retrouver son ancien statut d'intermittent en cas de licenciement économique.

En tout état de cause, l'intermittence et la mensualisation vont devoir coexister jusqu'à la disparition de la dernière carte professionnelle en circulation.

En 2005, l'UNIM décide de faire un point objectif sur le chemin parcouru depuis la réforme.

Force est de constater que d'une part, le problème des « sureffectifs endémiques » a été en partie réglé et d'autre part, l'embauche de nouveaux dockers a enfin repris.

Ainsi, la logique de la loi de 1992 qui résidait dans la mensualisation ainsi que dans le rajeunissement de la pyramide des âges a été respecté.

Désormais, « c'est le contrat de travail qui fait le docker ».

La loi de 1992 définit les ouvriers dockers par leur contrat de travail et ne relèvent plus d'un obscur contrat de louage de services.

²⁹ Ils constituent une main-d'œuvre d'appoint en cas d'insuffisance de dockers professionnels mensualisés ou intermittents.

Enfin et surtout, les accords collectifs nationaux et locaux qui régissaient les relations du travail entre les dockers et leurs employeurs ont fait place à un texte conventionnel étendu et applicable à l'ensemble des salariés de la branche.

Il s'agit de la convention collective de la manutention portuaire.

Ce document apparaît aujourd'hui, comme :

« l'outil d'intégration indispensable des ouvriers de la manutention dans les entreprises. »³⁰

Par conséquent, le bilan de la réforme reste plutôt positif.

L'organisation du travail s'est plus ou moins calquée sur la spécificité des opérations de manutention dont il convient de présenter les caractéristiques.

³⁰ Extrait de la Charte sociale de l'UNIM

Section 3 : Les spécificités des opérations de manutention

Au préalable, il convient de préciser que seules les opérations de manutention maritime relèvent du régime institué par la loi de 1966.

La jurisprudence adopte plutôt une conception restrictive de la notion de manutention maritime et c'est en ce sens, que dans un arrêt du 18 novembre 2005, la Cour de cassation a refusé la qualification d'opération de manutention maritime au déchargement d'un camion.

En l'espèce, le déchargement du camion avait été effectué 3 jours avant le chargement de la marchandise à bord du navire et par là, il ne constituait pas « le préliminaire du transport maritime, mais l'ultime opération du transport terrestre ».³¹

Ainsi, l'activité de manutention maritime se réalise au moyen d'un outillage spécifique.

Les équipements nécessaires à la manutention portuaire peuvent se répartir en deux catégories, selon qu'ils sont utilisés pour une manutention verticale ou pour une manutention horizontale.

« Une distinction clairement établie »

La manutention horizontale sollicite l'utilisation d'engins privés roulants, détenus par les entreprises de manutention.

Il peut s'agir par exemple, de chariot élévateur pouvant soulever 20 ou 40 tonnes.



³¹ Revue Scapel 2006.32

Elle se réalise sur les navires rouliers où l'accès aux différents niveaux se fait par un système d'ascenseur ou de rampe, ce qui permet un chargement en pontée par roulage sans avoir recours aux moyens de levage classiques.

A titre indicatif, la phase de préparation et essentiellement l'élaboration du plan de chargement³² du navire se révèlent d'une grande importance pour le rendement de l'opération d'embarquement.

Le déchargement s'effectue après le désarrimage des marchandises, à l'aide des tracteurs de manutention.

La manutention « verticale », quant à elle, est effectuée sur les navires nécessitant l'utilisation de moyens de levage pour charger et décharger les marchandises.

Dans une telle hypothèse, l'embarquement comprend deux parties :

- la partie « terre » renvoie aux opérations de prise des marchandises sous hangar ou sur terre-plein au moyen d'un engin de manutention, pour les acheminer à l'aplomb du navire.
- la partie « bord » correspond à la mise à bord proprement dite des marchandises au moyen de grues de quai, de portiques.

³² Le plan de chargement indique l'emplacement des remorques et l'ordre dans lequel elles doivent être embarquées



Grues de quai



Au débarquement, les mêmes opérations sont effectuées dans l'ordre inverse.

Dans les années 1970, on note une évolution importante en matière de techniques de moyens de levage permettant de soulever des volumes plus élevés.

C'est à cette époque, que sont apparues de nouvelles grues plus performantes dites « grues automotrices ».

Afin de rester compétitif, de tels investissements étaient indispensables et compte tenu du manque de moyens financiers des entreprises de manutention, seuls les ports autonomes pouvaient acquérir cet outillage.

Mais en contrepartie, la conduite et la maintenance des grues et portiques sera assurée par les agents du port autonome.

A ce titre, les entreprises de manutention ont recours à la location de grues et de portiques dont le port autonome est propriétaire.

C'est ainsi que ces entreprises privées ne bénéficient pas d'une autonomie totale lors des opérations de manutention verticale.

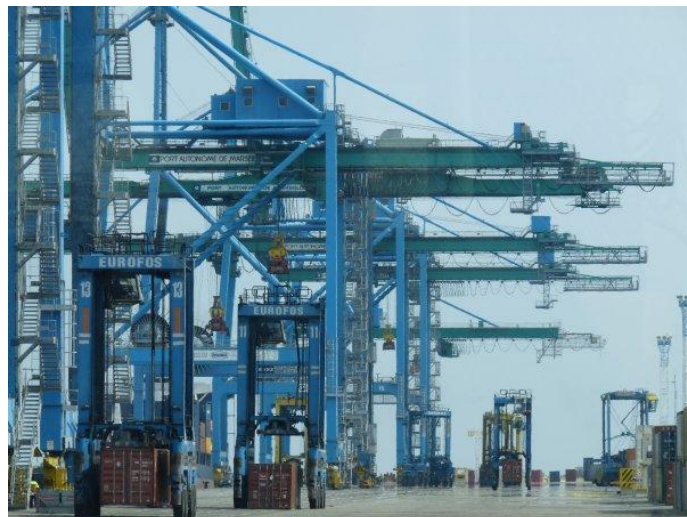
Elles doivent organiser les opérations en fonction des horaires de travail des agents du port autonome qui sont quelque peu contraignantes.

Ce faisant, disposant d'une faible manœuvre dans la négociation des tarifs de locations des moyens de levage, le prix des services portuaires sera plus élevé que chez certains de nos concurrents européens.

Cette absence d'unité de commandement constitue une des causes principales de la perte de compétitivité des ports français dans la mesure où les entreprises de manutention sont tributaires du port autonome.

Dans un tel cadre, l'activité des entreprises de manutention doit se réaliser en coordination avec les autorités portuaires.

Ce faisant, il devenait primordial d'entamer une réforme du système français de gestion portuaire en recentrant d'une part, les activités du port autonome sur des missions d'autorité publique ; et d'autre part, en transférant la propriété de l'outillage public au capital des entreprises de manutention privées.



Dans cette optique, il convient d'analyser les spécificités de la politique portuaire française.

CHAPITRE 1^{er} :

Contexte portuaire français

« Une difficile détermination de l'action publique dans le fonctionnement portuaire »

A présent, il paraît utile d'effectuer un état des lieux de la situation des ports autonomes avant le projet de réforme d'une part, et de présenter les tentatives d'amélioration de la compétitivité.

« Des atouts géographiques indéniables »

La France dispose de trois façades maritimes :

➤ La façade Mer du Nord-Manche se décompose en trois ports :

Situé à l'estuaire de la Seine, le port du havre s'étend sur 27 km d'Ouest en Est et sur une distance maximale de 5 kilomètres du nord au sud.

L'espace portuaire havrais s'étend sur environ 10 000 hectares.

Il dispose de conditions d'accueil adaptés aux plus grands navires et d'une localisation stratégique à l'entrée de l'Europe du Nord.

Par les terminaux portuaires dont il est équipé, le port du Havre traite de tous les types de marchandises, qu'il s'agisse de vracs liquides et solides ainsi que de marchandises diverses.

En termes de trafic, le port du Havre est le 2^{ème} port français et 5^{ème} port européen avec 80,5 millions de tonnes traitées en 2008.

Concernant le trafic de conteneurs, il constitue le 1^{er} port français avec plus de 63% des conteneurs manutentionnés dans les ports français.

Sur la même façade, se trouve également le port de Rouen.

Situé à l'embouchure de la Seine, il est proche de la région parisienne et constitue la porte d'entrée et l'ouverture internationale des régions du grand ouest français.

Le port de Rouen est aujourd'hui le premier port européen pour l'exportation de céréales et les produits pétroliers sont également l'un de ses principaux trafics.

Enfin la proximité de la région parisienne et le dynamisme du tissu économique rouennais permettent de traiter tous types de marchandises.

Enfin, le port de Dunkerque, situé entre la Grande Bretagne et les pays du Benelux, il constitue la plate-forme idéale pour la massification et l'éclatement des marchandises en Europe.

Le domaine du port de Dunkerque s'étend sur 17 kilomètres de façade, en front de mer et sans estuaire.

Troisième port de France, il se positionne à la première place en matière d'importation de minerais et charbon, fruits en conteneurs et cuivre.

La zone industrialo-portuaire de Dunkerque se caractérise à la fois par une grande réserve foncière de 3000 hectares disponibles et une importante spécialisation dans le domaine énergétique, tels que le pétrole et pétrochimie, le gaz, le charbon, l'énergie nucléaire et éolienne.

➤ La façade atlantique compte aussi trois grands ports :

Situé sur l'estuaire de la Gironde, le port de Bordeaux s'étend jusqu'à l'embouchure sur une longueur de 70 kilomètres.

Il a ainsi l'avantage de pouvoir desservir par la voie maritime une vaste région située à plus de 100 kilomètres de la mer.

6^{ème} grand port français, il a pour vocation de gérer les différents sites portuaires de l'estuaire girondin, s'échelonnant de l'amont vers l'aval comme suit :

Bordeaux, Grattequina, Bassens, Ambès, Blaye, Pauillac et le Verdon.

Ainsi, la majeure partie du trafic est tournée vers les produits pétroliers, les matières premières telles que le bois.

Il exploite un terminal conteneurs.

Le port de la Rochelle, quant à lui, se classe comme 8^{ème} port de commerce de France en tonnage de marchandises, 1^{er} port européen pour l'importation de grumes et 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers et pâtes à papier.

Il représente plus de 85 % des échanges de marchandises du transport maritime de la région.

En raison du fait qu'il est situé dans le quartier de La Palice, dans la partie ouest de la ville, il est également appelé port de la Palice.

Enfin, le port Nantes Saint-Nazaire s'étend de Nantes à Saint-Nazaire, les principaux sites intermédiaires étant situés sur les communes de Donges et Montoir-de-Bretagne.

Quatrième port français, il constitue le premier port agro-alimentaire, la première place de négoce de bois et le premier port de la façade Atlantique en France.

Nantes-Saint-Nazaire est surtout un port d'importation énergétique avec un trafic comprenant environ 75 % d'importation.

Toutefois, une relative diversification s'opère avec l'essor des trafics vraciers, conteneurisés et rouliers.

- Sur la façade méditerranée, on ne compte qu'un seul grand port dénommé le port de Marseille-Fos.

Idéalement situé sur les rives de Méditerranée, il s'étend sur 70 kilomètres et plus de 100 000 hectares de terrains classés dans le domaine public maritime.

1^{er} port de commerce français, ses installations portuaires se répartissent sur deux sites géographiques.

D'une part, le bassin-est situé à Marseille, traitent essentiellement du trafic de passagers et de marchandises diverses.

D'autre part, le bassin-ouest qui s'étend sur Lavera, Carronte, Port de Bouc et Port Saint Louis du Rhône, réalise principalement un trafic en matière d'hydrocarbures, de vrac solides et de conteneurs.

Alors que la France est un grand pays maritime, qui dispose de trois façades maritimes, la moitié des marchandises qui arrivent en France sont débarquées dans un port étranger.

Les ports français souffrent indéniablement d'un manque de compétitivité par rapport à leurs pays voisins situés en Mer du Nord et Méditerranée.

Ils risquent de « manquer le rendez-vous de la mondialisation des échanges maritimes ».

Il convient d'identifier les causes du déclin des ports français.

« Des handicaps identifiés de longue date »

En premier lieu, on note la mauvaise insertion des ports français dans les réseaux de desserte continentale.

Selon un adage cher aux professionnels du transport maritime :

« La bataille maritime se gagne à terre ».³³

C'est ainsi que concernant le trafic de conteneurs, le choix de l'armateur de desservir un port dépendra essentiellement du nombre de conteneurs qui peuvent être déchargés et acheminés jusqu'au port et à l'inverse, du nombre de conteneurs qui pourront être acheminés jusqu'au port en vue de leur chargement.

La mauvaise intégration des ports français dans un maillage d'infrastructures cohérent ne favorise pas le transport de marchandises sur de longues distances et les empêchent d'obtenir de nouvelles parts de marchés.

Ainsi, on observe une faiblesse des dessertes ferroviaires et fluviales et paradoxalement une utilisation croissante du mode de transport par route.

Il a même été estimé qu'on devrait compter en 2010, 1,5 million de poids lourds acheminant les conteneurs sur le territoire français.

Un développement des transports ferroviaire et fluvial permettrait de gagner en compétitivité, en offrant aux armateurs une chaîne de transport plus performante.

D'ailleurs la création d'une liaison fluviale entre le fond de la darse 2 et le canal du Rhône à Fos, devrait permettre de réduire d'environ 70% le trafic de poids lourds acheminant les conteneurs au port de Marseille Fos.

³³ Rapport n° 331 (2007-2008) de M. Charles REVET, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 14 mai 2008

En revanche, les ports de Rotterdam et d'Anvers ont su structurer leur hinterland³⁴ et ont utilisé le port intérieur de Duisbourg comme lieu d'interface pour expédier 100 millions de tonnes de marchandises vers 80 destinations européennes par le Rhin ou par 50 navettes ferroviaires quotidiennes.

On peut citer, à titre d'exemple, la participation des ports de Rotterdam et Amsterdam au financement de la ligne ferroviaire nouvelle de Betuwe³⁵ reliant les ports néerlandais à l'Allemagne.

A l'instar de ces ports où les parts relatives du trafic ferroviaire et fluvial sont importantes, ces dernières régressent en France.

On constate un échec cuisant du report modal qui peut s'expliquer notamment par l'absence de tarification globale dans les ports pour inciter à recourir à ces modes de transports alternatifs en intégrant les coûts de rupture de charge.

Enfin, la Commission européenne, n'étant pas parvenue à normaliser les unités de transports multimodales, il n'existe pas encore de dimensions adaptées pour les modes de transport terrestre et maritime.

L'échec du report modal s'observe également en matière de fret ferroviaire.

« En dépit de politiques volontaristes d'aide au transport combiné ferroviaire et fluvial, la part modale du transport de marchandises par la voie ferrée demeure marginale. »³⁶

Seul 4 % du trafic conteneurisé arrivant au port du Havre quitte ce port par voie ferrée, ce qui représente une diminution par 2 depuis le début de la décennie.

Les faiblesses de la desserte ferroviaire des ports français peuvent s'expliquer par le manque d'investissements réalisés par Réseau Ferré de France (RFF)³⁷.

³⁴ L'hinterland correspond à l'arrière-pays, desservi par un port.

³⁵ Il s'agit d'une nouvelle ligne ferroviaire, longue de 160 km dédiée au transport de marchandises. Sa mise en service a eu lieu le 16 juin 2007.

³⁶ Charles Revet, Rapport n°331 du Sénat, 14 mai 2008.

³⁷ Réseau Ferré de France est un établissement public et industriel créé en 1997.

En tant que propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, il a pour objet principal le développement et la mise en valeur du réseau ferré national.

De plus, le manque de compétitivité de ce mode de transport et la faiblesse des investissements se renforcent mutuellement.

On peut espérer que la compétence conférée aux autorités portuaires pour la construction et la gestion des voies ferrées à l'intérieur de leur circonscription ³⁸ conduira au développement des liaisons des ports français avec leur hinterland.

Cependant, qu'il s'agisse de l'entretien, de l'exploitation des accès maritimes ou bien de la modernisation et de l'extension des ports, on observe un retrait de « l'Etat investisseur.

Depuis vingt ans, les investissements dans le domaine portuaire ne représentent que 3%.

Or, conformément aux articles L.111-4 à L.111-6 du code des Ports maritimes, l'Etat a l'obligation de financer tout ou partie des infrastructures.

Outre, la faiblesse des dessertes ferroviaires et fluviales, figurent parmi les causes du déclin des ports français :

« L'obsolescence des missions et des statuts des ports autonomes, l'absence d'unité de commandement dans les opérations de manutention des terminaux, l'ambivalence des rapports entre l'Etat et les ports autonomes et, enfin, des règles de domanialité portuaire, considérées comme trop contraignantes. »

³⁸ Compétence conférée par l'Ordonnance n°2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.

« Absence d'unité de commandement »

On observe sur les ports une grande diversité des quais et outillages.

Traditionnellement, sur les ports, on opère une distinction entre les infrastructures et superstructures.

Les infrastructures incluent non seulement les ouvrages d'accès maritime et les moyens de maintenance tels que les digues et écluses mais aussi les moyens de transport terrestres publics dans l'enceinte du port.

Les superstructures, quant à elles, correspondent à l'outillage, tels que les grues et portiques.

En France, on observe une grande diversité du régime des quais et outillages, tantôt public, tantôt privés.

La manutention voit ainsi coexister dans les ports des équipements et outillages publics, en bord à quai, et des outillages privés sur parc et de plus en plus en bord à quai.

S'agissant du trafic de conteneurs, il existe deux cas de figure.

Aux ports de Dunkerque et port 2000 au Havre, le quai demeure public mais l'outillage appartient aux entreprises privées ; tandis qu'au port de Rouen, de Fos ou Nantes, le quai et l'outillage restent publics.

Concernant, le trafic de pondéreux, notamment le charbon et le minerais, on distingue trois situations :

- Soit le quai et l'outillage sont publics, comme sur le terminal multivrac du Havre ou sur le terminal pondéreux à Montoir Saint-Nazaire.
- Soit le quai est public alors que l'outillage reste privé, comme sur les ports de Dunkerque et de Fos.
- Soit le quai et l'outillage sont privés comme pour Arcelor à Dunkerque.

Lors d'un contentieux, il est généralement admis que ce sont les tribunaux de l'ordre judiciaire qui sont compétents en cas de dommage causé par l'outillage portuaire qu'il soit privé ou public.³⁹

³⁹ Cour de Cassation, 7 janvier 2003

S'agissant des opérations de manutention, on distingue deux phases de manutention.

D'une part, la manutention dite verticale consiste au déchargement des navires à l'aide de moyens de levage tels que les grues ou portiques.

Et d'autre part, la manutention dite horizontale renvoie aux opérations de chargement et de déchargement réalisées à l'aide de véhicules roulants tels que les tracteurs de manutention.

Les dockers peuvent conduire des chariots mobiles dénommés « cavaliers » pour déplacer les conteneurs.

Cavaliers



Or, en France, on note un mode de coordination des phases de manutention verticale et horizontale n'ayant pas d'équivalent dans les ports étrangers.

La conduite et l'entretien des grues et portiques relèvent de la compétence des salariés de droit privé du port, tandis que la manutention horizontale est confiée aux dockers, salariés des entreprises de manutention.

Auparavant, on justifiait ce mode de fonctionnement quelque peu atypique, par le fait que les portiques et les grues avaient été financés par les ports autonomes.

C'est ainsi qu'ils avaient imposé que les moyens de levage dont ils étaient propriétaires, ne pourraient être conduits et entretenus que par des agents relevant de l'établissement public et commercial dénommé par la loi de 1965 « port autonome ».

Or aujourd'hui, que le portique appartienne ou non au port, seul le salarié du port a le droit de le conduire.

C'est ainsi qu'en France, les entreprises de manutention portuaire ne bénéficient pas d'un commandement unique sur certains terminaux et ne disposent pas d'une maîtrise totale de leur cœur de métier.

Cette situation a abouti à une organisation du travail de manutention éclatée entre d'un côté les dockers, chargés des opérations au sol et salariés des entreprises de manutention, et de l'autre côté, les grutiers et portiqueurs, salariés des ports autonomes.

Au travers de plusieurs rapports rendus successivement par la Cour des Comptes en 1999 et 2006, l'absence d'unité de commandement a été considéré comme source de dilution des responsabilités et d'insécurité juridique en cas d'accident du travail, entraînant à la fois une productivité plus faible que celle des concurrents européens et un coût de service portuaire plus élevé.

Selon une étude réalisée en 2005 par l'Observatoire des coûts de passage portuaire, les coûts de manutention⁴⁰ représentent, en Europe, au moins la moitié du coût de passage portuaire pour l'escale d'un porte-conteneurs.

En revanche, au port de Marseille, le coût de manutention est 50% plus élevé qu'à Anvers, et 20% plus cher qu'au port de Rotterdam.

Une telle différence s'explique pour partie par une mauvaise organisation du travail.

En effet, les portiqueurs et les dockers, ne relevant pas de la même convention collective, ils effectuent des horaires de travail en décalage, ce qui peut provoquer une durée d'escale du navire excessive.

De plus, à l'inverse de la pratique des ports étrangers, chaque portique est conduit par une équipe de deux portiqueurs, soit une durée de travail productif de 14 heures par semaine et par portiqueur.

⁴⁰ Ce coût comprend aussi l'accès et les services au navire et les droits de port.

En cas de procédure pénale, il convient de s'interroger sur la nature des responsabilités.

En théorie, l'entreprise de manutention portuaire devrait être responsable lors des opérations de chargement et de déchargement.

Cependant, les portiqueurs étant des salariés du port autonome, en cas d'accident du travail, le port autonome court le risque d'être condamné alors qu'il n'a pas exercé son pouvoir de direction sur ses salariés.

Le portiqueur a souvent l'impression d'avoir deux employeurs, le port et l'entreprise de manutention.

Depuis les années 1990, on note une tendance à la libéralisation des activités de manutention.

La réforme du statut des dockers opérée en 1992⁴¹, avait pour but de transformer les dockers en personnels salariés de droit commun, avec un contrat de travail à durée indéterminée.

Mais, en les transférant aux entreprises de manutention privées, elle n'a pas permis ces entreprises d'avoir une maîtrise complète de l'outillage à quai et du personnel qui les conduit ou les répare.

On observe depuis quelques années, une tendance croissante des investissements des opérateurs privés de manutention en matière d'outillage.

Par là, il s'agissait de s'orienter vers une pleine maîtrise des opérations de manutention sur les terminaux et également de la gestion des personnels qui y contribuent.

⁴¹ Loi n°92-496 du 9 juin 1992, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

« Le prise de contrôle des terminaux et leurs conséquences sur la manutention portuaire »

A l'heure actuelle, on note une tendance à la concentration des grands opérateurs mondiaux par le biais d'acquisitions et de partenariats.

La décision de s'implanter sur un port dépend essentiellement de leur certitude de pouvoir exercer un contrôle sur l'ensemble des paramètres de gestion de l'exploitation d'un terminal.

La dynamique portuaire s'est récemment traduite par l'institution d'un nouveau système de relations entre l'autorité portuaire et les opérateurs de manutention.

Un décret du 19 juillet 2000 a institué le régime des conventions d'exploitation de terminal.

La conclusion de la convention avec le port permet à l'opérateur privé d'assurer en son nom l'exploitation technique et commerciale du terminal.

A ce titre, il est notamment impliqué dans les aménagements, les outillages et les terres pleins nécessaires au développement de son activité.

La mise en place de conventions d'exploitation de terminal et l'expérience de mise à disposition au Havre⁴² ont initié un rapprochement de l'ensemble des activités de manutention.

Mais, La convention d'exploitation de terminal, instituée en 1999, pour organiser la participation des opérateurs au financement et à l'exploitation des terminaux ne répond que partiellement à l'exigence d'unité du commandement.

⁴² Le port du Havre a conclu en 2005 un accord transitoire permettant notamment la mise à disposition des portiqueurs aux entreprises de manutention pendant trois ans, avec clause de retour éventuel.

Dès la fin des années 1990, le port de Dunkerque a innové sur ce point en ayant mis en place un nouveau modèle de gestion de ses terminaux avec la création d'opérateurs unifiés, SeaBulk pour le terminal à pondéreux et NFTlou pour le terminal à conteneurs.

Suite à de longues négociations, les grutiers et portiqueurs relevant de l'autorité portuaire, avait accepté de rejoindre les effectifs de ces entreprises privées, permettant ainsi une unicité de commandement sur des terminaux désormais plus réactifs et plus compétitifs.

L'entrepreneur de manutention portuaire, amené à devenir de plus en plus souvent « un opérateur de terminal », doit, pour être efficace et remplir ses obligations à l'égard de clients armateurs ou affréteurs, pouvoir disposer de la maîtrise complète des outillages et des personnels qu'il emploie.

CHAPITRE 2nd : LA MISE EN CHANTIER DE LA REFORME

La loi adoptée le 4 juillet 2008⁴³ s'inscrit dans la volonté de relance des ports français, annoncée dès juin 2007, par le président de la République, afin d'améliorer leur performance et leur compétitivité.

Alors qu'à l'aube de la réforme, le commerce international est en plein essor et que la France dispose de trois façades maritimes, les ports français perdent régulièrement des parts de marchés.⁴⁴

Dès janvier 2008, le Premier ministre, François Fillon, a présenté le plan de relance des ports français, et il a demandé au secrétaire D'Etat chargé des transports, Dominique Bussereau, de conduire ce projet.

« Le plan de relance des ports français offre les outils tant financiers que législatifs et réglementaires pour permettre ce nouvel essor des ports.

Il appartient désormais aux acteurs économiques de le mettre en œuvre. »

C'est dans ce contexte que le Gouvernement français a engagé dès janvier 2008, avec l'ensemble des organisations syndicales et professionnelles, une large concertation qui a débouché sur un projet de loi portant réforme portuaire.

Convaincu qu'une réforme n'était possible que si les constats et solutions étaient partagés par le plus grand nombre, Dominique Bussereau, a souhaité, dès l'origine, « inscrire la réforme dans un processus de concertation très large, en instaurant un dialogue constructif, franc, et au plus près des réalités du terrain ».

C'est ainsi que plus d'une centaine de réunions ont été organisés entre l'annonce du plan de relance et la présentation du projet de loi en Conseil des ministres.

Le projet de loi portant réforme portuaire, s'articule autour de quatre axes.

⁴³ Loi n°2008-660 portant réforme portuaire du 4 juillet 2008 (cf. annexe n°2)

⁴⁴ En 2007, le poids des ports français a régressé et représente moins de 14% du commerce portuaire européen.

Section préliminaire : Généralités sur le projet de réforme portuaire

Le plan de relance des ports consiste à faire des ports un outil de développement économique et durable.

Cette volonté de réforme passe par une modification substantielle du code des ports maritimes et notamment par la création d'une nouvelle catégorie de ports :

« Les Grands ports maritimes »

Le nouvel article L.100-1 substitue les grands ports maritimes aux ports autonomes. Par voie réglementaire, les sept ports autonomes métropolitains⁴⁵ ont ainsi été transformés au cours du mois d'octobre et novembre 2008, en grands ports maritimes.

A la différence des ports autonomes, ils sont propriétaires de plein droit de leurs terrains et actifs, anciennement classés au domaine public de l'Etat.

Les missions des grands ports maritimes qui demeurent des établissements publics de l'Etat⁴⁶, sont recentrées sur les activités régaliennes et sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire.

En d'autres termes, ils exercent la fonction d'autorité portuaire en matière de régulation et de police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès.

Ils interviennent également dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires, tels que les chenaux, les digues, les accès routiers et ferroviaires.

⁴⁵ Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille.

⁴⁶ Article L.101-2 Code des Ports maritimes

Les grands ports maritimes assurent ainsi la gestion des interfaces avec les modes de desserte terrestres et mettent en œuvre la politique multimodale du transport de fret décidée par le gouvernement.

Par ailleurs, quatre nouvelles instances se substituent dans les grands ports maritimes aux organes en place dans les ports autonomes.

Chaque grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

L'article L.102-2 institue un conseil de surveillance, au sein duquel la représentation des collectivités territoriales est accrue et dont les missions essentielles sont précisées à l'article L.102-3 du code des Ports maritimes.

Il se compose de 17 membres dont 5 représentants de l'Etat, 4 représentants des collectivités territoriales, 3 représentants du personnel ; et 5 personnalités qualifiées.

Il a essentiellement pour rôle de définir les orientations stratégiques du grand port maritime et le contrôle de leur mise en œuvre.

Il s'agit de déterminer un plan stratégique, dénommé projet stratégique au titre 1^{er} de la loi du 4 juillet 2008.

De plus, l'article L.102-4 met en place un directoire⁴⁷ composé de 2 à 4 membres, qui assure la direction et la gestion du grand port maritime.

L'article L.102-6 crée un Conseil de développement qui permettra de mieux associer les différents acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port.

L'objectif premier sera de tenir compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports.

Il est d'ailleurs consulté sur l'élaboration du projet stratégique.

Le projet stratégique définit le positionnement stratégique et la politique de développement du grand port maritime.

⁴⁷ Le président porte le titre de « Directeur Général du Port ».

A cet égard, il précise les programmes d'investissements, les modalités retenues pour l'exploitation des outillages, la politique d'aménagement et de développement du port et notamment dans le domaine des dessertes du port.

Chaque grand port maritime devra établir un projet stratégique dans les 3 mois suivants l'institution du conseil de surveillance.

Dans une optique de recentrage des missions des ports sur les activités régaliennes, les grands ports maritimes cessent, sauf cas exceptionnels, de définir ou d'exploiter des outillages de manutention et les transfèrent à des opérateurs, dans les deux ans suivants l'adoption de leur premier projet stratégique.

Afin de réaliser une simplification et une rationalisation de l'organisation de la manutention portuaire, la réforme consistera non seulement à transférer l'outillage détenu par les ports mais aussi l'ensemble des contrats de travail des salariés affectés à leur conduite et maintenance.

L'objectif de la réforme engagée en 2008 par le gouvernement, vise à supprimer la dichotomie entre dockers et personnels portuaires, et à rationaliser l'exercice de la manutention sous la seule autorité des entreprises de manutention.

Il convient de présenter les modalités de mise en œuvre du commandement unique.

Section I : Les conditions de l'unicité de commandement

La réforme vise à privatiser les activités de manutention, en transférant la propriété des superstructures et les personnels concernés (grutiers et portiqueurs principalement) aux sociétés privées, comme l'armateur CMA-CGM à Marseille.

Mais c'est sur le plan social, que la mise en œuvre de la réforme est plus délicate. D'autant plus qu'en pleine crise économique, tel que l'a précisé Monsieur Dominique Bussereau :

« il est essentiel de construire l'avenir de nos ports, de préserver les emplois et de préparer la relance. La politique du pire n'apportera rien de positif, ni aux entreprises, ni aux salariés »⁴⁸

L'annonce de la mise en place d'un commandement unique étant récente, il m'a semblé opportun de présenter chronologiquement les étapes depuis l'adoption de la loi le 4 juillet 2008.

Dès l'annonce du projet de réforme, en avril 2008, on observe d'importantes mobilisations de la part des syndicats des salariés du port sur l'ensemble des ports français.

**« Ne laissons pas privatiser les activités portuaires
et livrer un seul des salariés à la jungle
de l'ultra dumping social. »⁴⁹**

A Marseille, jusqu'à un millier de grutiers, portiqueurs et dockers en tenue de travail se sont mobilisés devant le siège de l'armateur CMA CGM, accusé de bénéficier d'un « gros cadeau de l'Etat » avec ce transfert au privé.

⁴⁸ Communiqué de Presse, « Réforme des Ports », 10 mars 2009

⁴⁹ Extrait d'un tract produit par la Confédération Générale des Travailleurs

Sur le port de Nantes Saint Nazaire, près de 300 salariés du port autonome, agents de manutention pour la plupart, avaient bloqués les accès d'une zone portuaire.

Ces mouvements sociaux ont eu des conséquences plus ou moins irréversibles sur certains trafics.

S'agissant par exemple de l'activité de distribution pétrolière, le mouvement de grèves perlées a coûté près de 20 millions d'euros aux raffineurs.

Néanmoins, le 24 juin 2008, le Parlement a adopté le projet de loi à la majorité et sans aucun amendement.

Suite à l'adoption de la loi du 4 juillet 2008, les négociations ont essentiellement porté sur les modalités de transfert des contrats de travail des agents du port vers les opérateurs privés.

Les syndicats majoritaires estimaient que la loi n'offrait pas la garantie attendue quand au devenir de tous les salariés du port.

A cet égard, l'article 11 de la loi prévoit la conclusion d'un accord cadre avant le 1^{er} novembre 2008 :

« Une négociation entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports est engagée en vue de la signature, avant le 1^{er} novembre 2008, d'un accord-cadre précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 10 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés. »

En l'absence d'accord cadre, l'article 12 de la loi prévoit des dispositions de substitution garantissant une sécurité aux salariés en matière de transfert de leur contrat de travail.

En cas de licenciement économique intervenant dans les sept années qui suivent le transfert du salarié, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port maritime par un nouveau transfert.

C'est en présence du secrétaire d'Etat aux transports que le 30 octobre 2008, un accord cadre a été conclu entre l'Union des Ports de France, l'Union Nationale des Industries de la Manutention, et les organisations syndicales représentatives des salariés des établissements portuaires.

L'objectif de cet accord est de définir les conditions de l'accompagnement social de la réforme et d'apporter des garanties aux salariés dont le contrat de travail se poursuivra dans des entreprises de manutention ou des filiales du port.

Conformément aux dispositions de la loi, un décret du 28 novembre 2008⁵⁰, a rendu « obligatoires les dispositions de cet accord cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales. »

« Le présent accord définit un éventail de dispositions (« la boîte à outils ») qui permet à chaque place portuaire de décliner la loi dans le cadre du projet stratégique de son grand port maritime. »⁵¹

Au niveau national, une commission paritaire nationale de suivi de l'accord cadre est instituée entre les signataires du présent accord cadre.

Elle aura pour rôle essentiel d'organiser la mise en œuvre des dispositions prévues par le présent accord.

Conformément au Code du travail et dans le respect des conventions collectives, l'accord cadre vise à concrétiser l'engagement du gouvernement de ne laisser personne « sur le bord de la route ».

En effet, le plan de relance des ports est destiné à développer l'activité des ports et les emplois.

⁵⁰ Décret n° 2008-1240 du 28 novembre 2008 pris en application de l'article 11 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

⁵¹ Accord cadre du 30 octobre 2008 conclu en application de l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Il prévoit de créer de 30000 à 40 000 emplois que ce soit dans le secteur maritime, portuaire ou de la logistique associée au transport de marchandises.

C'est ainsi que l'ensemble des salariés concernés par la réforme doivent se voir offrir un emploi pérenne afin d'éviter toute mesure de licenciement.

L'accord cadre définit trois champs d'action à caractère social.

« Les modalités d'information et de consultation des salariés »

La mise en œuvre de ces dispositions, au sein de chaque port, permettra d'apporter aux salariés concernés, une information complète sur l'état d'avancement de la réforme.

Le premier paragraphe prévoit pour chaque grand port maritime, qu'une information sera délivrée au sujet du contenu de l'ensemble des textes portant réforme portuaire. Le grand port maritime aura notamment l'obligation de mettre en place une procédure d'information des salariés concernant les différentes phases de mise en œuvre de la réforme.

Outre leur information, les salariés du GPM et des entreprises de manutention, seront consultés, au travers de leurs instances représentatives, durant l'élaboration du projet stratégique.

Par ailleurs, des dispositions sont prévues dans le but de recueillir les souhaits des salariés et d'assurer un accompagnement au cas par cas de ceux pour lesquels la loi aura des conséquences.

L'alinéa 4 indique notamment le délai dont disposera le salarié pour exprimer ses besoins.

Ces dispositions affirment l'intention du gouvernement de ne pas réaliser une réforme de manière arbitraire.

Les salariés doivent rester maîtres de leur situation professionnelle et ne doivent pas être transférés aux entreprises privées dans des conditions défavorables.

La mise en place d'un processus d'information et de consultation des salariés, permet de concrétiser l'engagement de Dominique Bussereau d'inscrire la réforme dans un processus de concertation très large.

Dans cette optique, l'accord cadre détermine également les conditions de l'accompagnement économique et social de la réforme.

Le transfert des salariés doit se faire conformément aux orientations des différents projets stratégiques.

Au sein du projet stratégique, le grand port maritime expose les grandes lignes des programmes de développement et d'investissements propres à chaque place portuaire.

Dans ce contexte, l'accord cadre a pour objectif d'offrir à chaque place portuaire les moyens lui permettant d'élaborer le projet stratégique et de répondre efficacement à la relance des ports français.

« La loi offre tous les outils pour prendre en compte les situations particulières et faire dans chaque port du « cousu main ». »⁵²

Dans ce cadre, chaque grand port maritime prévoira le nombre exact d'agents du port, susceptibles d'être transférés au sens de la convention tripartite de détachement.

Il convient de préciser la nature de la convention tripartite de détachement prévue par l'accord cadre.

Il s'agit d'une convention établie entre le grand port maritime, l'entreprise et le salarié.

Elle est destinée à offrir au salarié des garanties suffisantes qui faciliteront la poursuite de son contrat de travail dans la nouvelle entreprise.

⁵² Extrait de l'accord cadre du 30 octobre 2008. (cf. annexe n°3)

Le nouveau contrat de travail liant le salarié à l'entreprise fixera les modalités relatives à l'organisation du travail et à la rémunération.

Néanmoins, le salarié restera lié à l'égard du grand port maritime, ce qui lui assurera le maintien de sa rémunération et des droits acquis.

La convention tripartite prévoit aussi des possibilités de retour du salarié dans le grand port maritime en cas de difficultés rencontrées au sein de l'entreprise d'accueil.

De manière plus générale, les grands ports maritimes devront encadrer au mieux les conséquences de la réforme en matière de ressources humaines.

L'accord cadre améliore nettement la situation des salariés dont le contrat de travail se poursuit avec une entreprise, par rapport à la loi du 4 juillet 2008.

Le délai de retour en cas de situation pouvant conduire à un licenciement économique est passé de 7 à 14 ans.

De surcroît, en cas de difficulté d'adaptation du salarié, un droit de retour encadré est mis en place pendant les trois ans suivants la signature du contrat de travail.

Chaque salarié détaché au sens de la convention tripartite pourra demander sa réintégration au grand port maritime en cas de difficulté d'adaptation du salarié ou de problème psychique rencontrée dans la nouvelle entreprise.

Cet encadrement met en exergue l'intention du législateur de ne pas mettre en œuvre la réforme de façon arbitraire.

D'ailleurs, pour les salariés qui ne souhaiteraient ni être transférés dans une entreprise privée, ni rester au sein des établissements publics portuaires, le grand port maritime reste responsable de leur reclassement.

Il devra notamment identifier les secteurs d'activités situés sur le port ou aux alentours, pour lesquels existent des besoins en personnel correspondant au profil de compétence de salarié du grand port maritime.

Il peut même être amené à prendre en charge les frais de formations engagées en vue d'une reconversion du salarié du grand port maritime.

S'agissant des salariés en fin de carrière, des dispositifs transitoires de cessation anticipée d'activité pourront être mis en place par les grands ports maritimes, dans des conditions négociées localement avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

Une fois les accords locaux conclus, ils seront portés à la connaissance de la commission paritaire nationale de suivi de l'accord cadre.

Au-delà de l'accord cadre, l'article 13 de la loi de 2008 énonce que les dispositions de droit commun en matière d'adaptation des conventions collectives s'appliqueront dans le cadre de la poursuite des contrats de travail.

La convention collective de l'entreprise à laquelle certains salariés des GPM vont être transférés est évidemment différente de la convention collective des ports autonomes, dite convention verte.

D'un côté, les salariés des établissements portuaires tels que les grutiers et agents de maintenance relèvent de la convention collective de l'UPACCIM⁵³ dite « convention verte ».

De l'autre côté, les ouvriers dockers qui pour la plupart sont salariés des entreprises de manutention, relèvent de la convention collective de la manutention portuaire entrée en vigueur suite à la réforme de 1992.

En vertu de l'article L.2261-14 du Code du Travail, lorsque l'application d'une convention collective est mise en cause dans une entreprise déterminée en raison notamment d'un changement d'activité, cette convention continue à produire ses effets jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention qui lui sera substituée.

A l'occasion de ces transferts, en sus de la convention collective de branche de l'entreprise d'accueil, « convention collective de la manutention portuaire, la convention collective d'origine continue de s'appliquer pendant 15 mois.

⁵³ L'Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industries maritime est devenue fin 2008, l'Union des Ports de France.

Ainsi, la loi a introduit par son article 14 « un nouveau dispositif conventionnel » qui a invité les partenaires sociaux, à définir, dès l'entrée en vigueur de la loi, une nouvelle convention collective commune aux activités de manutention, d'exploitation d'outillages et de maintenance des outillages de quai avant le 30 juin 2009⁵⁴, concernant toutes les parties intéressées des ports, des organisations représentatives des salariés et des entreprises des ports et des salariés des entreprises de manutention.

Les négociations ont commencé début décembre 2008, au sein d'une commission mixte présidée par Monsieur Gilles Bellier qui se réunira une fois par mois.

La phase de négociation du futur texte conventionnel unifiant les travailleurs portuaires devra être finalisée au 30 décembre 2009.

« Ce dernier deviendra la référence incontournable pour les salariés, mais également pour les employeurs présents ou futurs. »⁵⁵

A ce jour, la nouvelle convention collective est toujours en pleine élaboration.

Certes, cet « accord cadre interbranches » permet d'apporter des garanties larges en matière de poursuite des contrats de travail, d'accompagnement social de la loi et de consultation des salariés.

Cependant, la concrétisation du détachement des grutiers et agents de maintenance vers les sociétés de manutention, considéré parfois comme pierre angulaire du projet de loi, ne sera véritablement abordé qu'après la présentation des plans stratégiques des ports.

Le projet stratégique détermine les objectifs du port, notamment en termes de croissance de trafic, et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

En vertu de l'article 8 de la loi du 4 juillet 2008,

⁵⁴ Le délai a été porté à fin décembre 2009

⁵⁵ Extrait, « Réunion de la Commission mixte sur la nouvelle convention collective »

« Chaque grand port maritime adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution. »

Le projet stratégique fixe d'une part le périmètre de chaque terminal et d'autre part, la liste des outillages associés à céder par le grand port maritime.

Il comprend notamment un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine pour chaque terminal, le cadre de la négociation de sa cession.

Dans ce cadre, l'élaboration du projet stratégique constitue l'élément déclencheur des négociations en matière de transfert des salariés du port autonome.

C'est ainsi que « l'accouchement » des projets stratégiques a été douloureux.

A ce jour, avant que n'intervienne sur le terrain le transfert effectif des outillages et des personnels de conduite nécessaires dans les entreprises, on estime que l'exploitation des outillages est une activité déficitaire.

Les entreprises de manutention, ne pouvant pas assumer davantage de charges, il leur appartiendra, au travers d'une meilleure gestion, d'optimiser les moyens mis en œuvre pour améliorer leur positionnement concurrentiel et gagner des parts de marché.

Ainsi, l'élaboration des plans stratégiques revêt une importance considérable puisqu'ils fixent le cadre dans lequel les entreprises situeront leur action.

Chaque grand port maritime doit élaborer un projet stratégique favorisant le transfert des outillages et permettant sa réalisation dans de bonnes conditions sociales.

De plus, la mise en œuvre de la réforme doit respecter au mieux les délais instaurés par la loi.⁵⁶

Le premier projet stratégique a été adopté fin mars 2009 par le grand port maritime de la Rochelle.

⁵⁶ Cf. annexe n°1 Schéma de mise en œuvre de la Réforme

Les autres grands ports maritimes ont élaboré leur projet stratégique entre mai 2009 et juin 2009.

Concernant le Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire, la proposition du premier projet stratégique a conduit à la destitution du président du Directoire.

Il ne faut pas oublier que parallèlement à l'adoption du projet stratégique, un protocole paritaire fixant les critères de transfert des salariés doit être conclu avec les organisations syndicales.

« Les promesses sociales ne peuvent être garanties que par une vision économique »⁵⁷

L'article 10 de la loi portant réforme portuaire précise qu'un accord collectif, élaboré dans les trois mois suivants l'institution du Grand Port maritime, établira une liste de critères en vue de l'affectation des agents.

C'est ainsi que les accords relatifs au transfert des salariés du port autonome vers le privé ont été jugé par Dominique Bussereau comme non-conformes à la loi du 4 juillet 2008.⁵⁸

Au 14 mai 2009, un accord prévoyant le mode de détachement des personnels et des activités de manutention vers le secteur privé a enfin été trouvé.

La prochaine étape à franchir était la validation du projet stratégique qui s'est faite durant le mois de juin 2009.

Cependant, il convient de s'interroger sur les conditions de réalisation du transfert des outillages.

Une fois les plans stratégiques adoptés, les ports entrent dans une phase de négociations avec les opérateurs pour appliquer les modalités de transfert.

⁵⁷ « Bussereau veut garder le rythme », Caroline Britz, Le Marin, 30 avril 2009

⁵⁸ Les liens entre l'administration du port et les agents détachés restaient trop forts.

L'article 7 de la loi précise qu'à partir de l'adoption du projet stratégique, chaque grand port maritime dispose d'un délai de 2 ans pour céder l'outillage sauf dans les cas énumérés à l'article L.103-2 du code des ports maritimes.

Figure parmi ces exceptions, la possibilité pour le port d'exploiter ces outillages en régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition toutefois qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités de maintenance d'outillage, ou de prestations spécifiques que seul le port est apte à fournir.

Par ailleurs, la procédure de cession des outillages est clarifiée par l'article 9 de la loi.

Il met en place une commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages portuaires dont le président, Claude Gressier, a été nommé par un décret du 28 mai 2009.

Son rôle est de veiller au bon déroulement de la procédure de transfert des outillages.

A cet égard, elle est chargée d'émettre un avis public sur l'évaluation des biens avant leur cession.

Dans le cadre de cette mission, elle peut faire appel à un expert pour évaluer le montant exact de l'outillage.

« Les outillages portuaires, c'est de l'argent public, il s'agit d'être sûr qu'il est bien valorisé. »⁵⁹

Enfin, la procédure de vente des outillages de manutention et de cession des droits réels qui leur sont attachés s'effectue en plusieurs étapes.

En premier lieu, le grand port maritime négocie les conditions du transfert des outillages, en priorité, avec les opérateurs qui les utilisent régulièrement ou qui ont réalisé des investissements significatifs sur le terminal.

⁵⁹ « Bussereau veut garder le rythme », Caroline Britz, Le Marin, 30 avril 2009

Pour chaque terminal concerné par un transfert, il y aura d'abord une phase de négociation de gré à gré durant les trois mois suivants l'adoption du projet stratégique.

Au terme de ces négociations, l'article 7 du décret ⁶⁰ énonce qu'un rapport relatif à la procédure prévue de cession des outillages et aux futures conditions d'exploitation du terminal devra être adressée par le président du directoire, à la commission. Une fois saisie, la commission dispose d'un délai d'un mois pour se prononcer.⁶¹

Enfin, le dernier alinéa indique que l'acte de cession devra être conclu dans les six mois suivant l'avis de la commission.

A l'évidence, l'intention du législateur était de réaliser le transfert des outillages de façon privilégiée avec les opérateurs dans le cadre d'une procédure de négociations de gré à gré.

Afin de faciliter le rachat de l'outillage par les opérateurs privés, l'article 5 de la loi institue des avantages fiscaux et modifie en ce sens l'article 1518-A Bis du Code des Impôts.

A cet effet, le transfert des outillages s'accompagne d'un dispositif fiscal comprenant des réductions d'impôts allant jusqu'à 100 % les deux premières années, au profit des opérateurs privés repreneurs.

C'est ainsi que par courrier du 4 juillet 2008, les autorités françaises ont notifié ce régime d'aide fiscale à la Commission Européenne.

Cependant, au mois d'avril 2009, la Commission Européenne a décidé d'ouvrir une enquête afin de vérifier qu'il ne s'agissait pas d'aides d'Etat incompatibles avec le marché commun, au sens de l'article 87 ⁶² du Traité de la Communauté Européenne. Dans le Journal Officiel de l'Union Européenne publié le 30 mai 2009, elle a estimé au visa de l'article 87 paragraphe 3 sous c) du Traité, que le dispositif fiscal consiste

⁶⁰ Décret n°2008-1032 du 9 octobre 2008 pris en application de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire.

⁶¹ L'article 7 du décret précise les conditions d'allongement du délai.

⁶² L'article 87-I prévoit que « Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. »

avant tout, à encourager la reprise et la restructuration du parc de matériel de manutention.

Néanmoins, à ce stade, la Commission émet encore des doutes quant à la compatibilité des aides avec le marché commun et invite les autorités françaises à argumenter d'avantage sur le point de savoir si elles permettront de faciliter le développement des activités de manutention.

Par ailleurs, à défaut de négociations concluantes dans le délai imparti, le grand port maritime lance un appel à candidatures dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire.

Si l'appel à candidature est infructueux, le grand port maritime pourra, dans la mesure où le projet stratégique le prévoit, confier l'activité à une filiale pour une durée n'excédant pas 5 ans.

En vertu du nouvel article L.103-2⁶³, le grand port maritime aura à titre exceptionnel la possibilité d'exploiter l'outillage par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt général.

C'est dans ce cadre que le Grand Port Maritime de Marseille a décidé, en février 2009, de filialiser les activités relevant de la gestion des terminaux pétroliers de Fos et de Lavéra.

Face à cette décision, le président de l'Union Française des Industries Pétrolières n'a pas manqué de montrer sa déception et pense que sous prétexte de l'intérêt général, « l'Etat va privilégier l'option d'une filiale dans laquelle il sera majoritaire. Et les opérateurs minoritaires. »⁶⁴

⁶³ Arrêté du 3 avril 2009 précisant les articles L.103-2 et R.103-2 sur les activités de manutention relevant de « l'intérêt national ».

⁶⁴ Jean-Luc Crozel, « A Marseille, la réforme portuaire a du mal à passer », la Provence.com, 20 février 2009.

A l'issue de la procédure, le grand port maritime sera à même de conclure une convention de terminal.

A ce sujet, l'article R 115-7-III du Code des Ports maritimes définit un terminal comme un ensemble comprenant des terres pleines, des outillages, des aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires.

A titre indicatif, rappelons tout de même que l'article 9 du décret 2008-1032 du 9 octobre 2008 remplace les concessions d'outillage publique⁶⁵ et autorisations d'outillages privés avec obligation de service public en « convention de terminal ».

Selon le Docteur en droit, Monsieur Robert Rézenthel,⁶⁶ la réforme engagée par le gouvernement risque d'engendrer une généralisation des terminaux dans les ports.

Ceci devrait entraîner une libéralisation des conditions d'occupation du domaine public dans la mesure où l'opérateur de terminal détermine librement sa politique commerciale sous réserve de respecter les objectifs de trafic maritime ou d'investissements.

A ce jour, les grands ports maritimes sont entrés dans une phase de négociations avec les opérateurs de terminaux.

Certains des accords de gré à gré ont été transmis à la Commission National de cession des outillages qui devra se prononcer dans les jours qui viennent.

Plus d'un an après l'adoption du projet de loi, le processus de transfert effectif du personnel et des outillages peut paraître long et complexe.

Il n'en reste pas moins que la réforme engagée constitue « une véritable refondation des ports et un profond changement de culture, avec des impératifs d'efficience économique, d'équité sociale et de bonne insertion territoriale ».⁶⁷

En tout état de cause, les conséquences concrètes d'une rationalisation de l'organisation de la manutention portuaire sont encore difficiles à évaluer.

Il apparaît utile de déterminer les effets possibles au regard des politiques portuaires expérimentées dans nos pays voisins.

⁶⁵ Il n'existe pas de définition légale de la notion d'outillage public. Il renvoie aux grues, portiques, hangars, et chemins de roulement.

⁶⁶ Droit Maritime Français, n°68, décembre 2008

⁶⁷ ECHOSCGEDD, « La réforme portuaire : où en est-on ? », n°61, juin 2009

Section II : Les conséquences espérées au regard des systèmes de gestion portuaire étrangers

Depuis les années 1990, l'évolution des ports européens s'inscrit dans un contexte mondial marqué par une tendance générale au renforcement du secteur privé dans le fonctionnement portuaire.

On assiste en ce sens à une libéralisation des services portuaires qui conduit à la modification des relations entre les acteurs publics et privés d'une part, et de la gestion institutionnelle d'autre part.

C'est dans cette logique que s'inscrit le recentrage des ports sur les activités publiques et une introduction croissante de l'action privée.

L'exploitation des activités commerciales, tels que les services de manutention, sont assumées de plus en plus par des opérateurs privés.

Sur le plan de l'organisation portuaire, l'intervention grandissante des investisseurs privés se traduit par l'évolution vers un modèle de « port propriétaire » (landlord port).

En effet, la priorité des politiques portuaires étrangères consiste de plus en plus, à assurer le passage d'un modèle « port outil » à celui de « port propriétaire » qui conduit à l'externalisation des activités d'exploitation vers les opérateurs privés.

A titre d'exemple, la réforme portuaire engagée dans les années 1990, en Italie, a permis le passage progressif d'un modèle de port service, à celui de port outil, puis à un modèle de port propriétaire foncier.

Dans un port dit « port service », l'autorité portuaire demeure propriétaire des ouvrages et outillages, et exécute l'ensemble des fonctions portuaires.

Au sein du port outil (« tool port »), la participation publique reste largement majoritaire, mais les fonctions d'opérations de manutentions peuvent relever de l'activité privée.

Dans ce cas, les équipements nécessaires au chargement et déchargement des navires appartiennent à l'autorité publique.

Le système des anciens ports autonomes français illustre bien cette idée.

Dans ce système, les entreprises de manutention louaient l'outillage aux ports autonomes qui en étaient propriétaires.

Une telle dépendance des opérateurs privés à l'égard de l'autorité portuaire constitue un frein à la compétitivité des ports et surtout en matière de politique tarifaire.

A l'instar du port outil, le modèle « landlord port » répond d'avantage à une logique de productivité.

Le concept de « port propriétaire » peut se définir comme le modèle portuaire où l'autorité publique est seulement propriétaire de l'infrastructure et des terrains qui sont loués à des opérateurs privés dans le cadre d'une concession portuaire.

En d'autres termes, la superstructure, tel que l'outillage, est détenu par les opérateurs privés qui exploitent le terminal dans le cadre d'une concession conclue avec l'autorité portuaire publique pour une durée de temps plus ou moins longue et fonction généralement du montant des investissements menés par l'opérateur privé.

Dans un « port propriétaire », l'autorité portuaire n'intervient pas en matière d'offre de service de manutention des navires.

L'amélioration de la compétitivité d'une offre de service portuaire nécessite des investissements très importants de la part des opérateurs privés notamment dans la manutention portuaire, tant dans le domaine des conteneurs que dans celui des vrac. Ce processus exige une gestion intégrée des grands terminaux soumis à la concurrence internationale, facteur essentiel de productivité.

Une optimisation de la compétitivité passe aussi par une libéralisation du secteur des transports.

D'ailleurs, le projet de loi portant réforme portuaire, engagé en Espagne, au mois de mars 2009, s'inscrit dans cette logique.

Il s'agissait de permettre aux différentes autorités espagnoles de fixer librement leurs tarifs en fonction de leurs coûts respectifs.

L'objectif visé par les autorités portuaires espagnoles est d'introduire d'avantage de concurrence et permettre à long terme une plus grande spécialisation en termes de trafics.

A l'heure actuelle, le texte de loi fait encore l'objet de négociations avec les partis politiques.

Il n'en reste pas moins que l'ensemble des systèmes de gestions portuaires européens tendent de plus en plus vers la libéralisation des services portuaires permettant de pratiquer des tarifs plus attractifs et surtout en matière de manutention des marchandises.

C'est en ce sens que la réforme portuaire française a été engagée.

Les contraintes imposées aux opérateurs privés d'avoir recours aux personnels de l'établissement public portuaire, ainsi que la distorsion des régimes de travail existante entre grutiers et dockers, constituaient un obstacle à ces investissements et à la productivité des opérations de manutention.

La mise en place éminente d'un commandement unique combiné avec le système de convention de terminal devrait permettre une intervention plus accrue des acteurs privés en termes d'investissements.

L'organisation de la manutention portuaire ne peut répondre aux exigences des armateurs et chargeurs que si les entreprises qui opèrent les terminaux disposent d'une pleine maîtrise de leur potentiel technique et humain.

A l'image de leurs concurrents européens, les grands ports maritimes tendent à se rapprocher du modèle « port propriétaire ».

Désormais, l'autorité portuaire publique se recentre sur ses fonctions régaliennes et d'intérêt général et les activités d'exploitation de l'outillage seront en principe transférées vers les opérateurs privés de manutention.

Dans le cas où les conditions économiques ne permettent pas un tel transfert, ces activités pourront notamment être filialisées par le biais de l'autorité portuaire.

A ce jour, la grande majorité des ports européens relèvent du modèle de « port propriétaire » et surtout concernant les grands ports à conteneurs.

La répartition des fonctions entre sphère publique et sphère privée se calque sur la distinction opérée entre le financement des infrastructures et celui des superstructures.

Si l'investissement dans les infrastructures reste largement public, le financement de la superstructure est de façon croissante privé.

Dans les projets d'extension de terminaux à conteneurs, ce partage des investissements est devenu la norme.

S'agissant du projet de construction du terminal « FOS XXL », les opérateurs tels que CMA CGM et MSC, ont pris à leur charge les investissements dans les superstructures à hauteur environ de 250 millions d'euros.

L'investissement dans les infrastructures a été réalisé en partie par l'autorité portuaire et également par l'Etat.

A titre d'exception, le Royaume-Uni a initié depuis les années 1980, une politique de privatisation afin de réduire à néant les financements publics dans le domaine portuaire, le gouvernement allant jusqu'à céder la propriété des biens à des entreprises privées devenues autorités portuaires.

On distingue trois types de gouvernance portuaire, les ports privés, les trusts port et les ports municipaux.

Au sein des ports privés, les autorités portuaires s'apparentent à des sociétés privées et ne reçoivent pas d'argent public, ni de l'Etat, ni des collectivités territoriales.

En principe, ces dernières financent elles-mêmes leurs infrastructures sauf pour le Port de Liverpool où la construction de nouvelles infrastructures a donné lieu au versement d'aides par l'Union Européenne.

A l'opposé, les ports allemands sont administrés largement par les autorités publiques, soit par la municipalité soit par le Land.

Les ports de Hambourg et de Brême, dénommés « land-municipalité », disposent d'une autonomie financière séparée des autorités de tutelle.

En termes de financement, les infrastructures, même dans le cas où elles sont dédiées à un utilisateur, sont en général subventionnées par les fonds publics.

D'ailleurs, le port de Brême a investi récemment 500 millions d'euros pour la création de quatre postes à quais.

Concernant le port de Hambourg, un investissement d'environ 2 milliards d'euros a été réalisé pour le réaménagement des quais et des darses afin d'accroître les capacités de traitement des conteneurs.

En revanche, les opérateurs de terminaux ne peuvent bénéficier d'aucune aide publique pour le financement des superstructures.

A l'inverse des ports dits « land-municipalité », certains ports situés en Allemagne ne disposent pas d'autorité portuaire autonome.

Cependant, en termes de financement, on reste sur la même répartition des rôles.

Les infrastructures sont financées soit par la collectivité responsable, soit par l'Etat fédéral pour les aménagements extérieurs au port, soit par le land dans les ports municipaux.

On observe le même schéma dans d'autres ports européens.

Pour certains ports de Belgique, comme celui d'Anvers, la région flamande, soit l'autorité de tutelle, finance l'ensemble des infrastructures telles que les accès maritimes situés dans le port.

L'Etat Belge finance la majeure partie des investissements dans les infrastructures des terminaux et les opérateurs de terminaux investissent dans les superstructures.

A l'instar de l'Etat français, l'Etat belge investit massivement dans le secteur portuaire, ce qui permet la construction de projets de grande envergure.

Le projet d'extension du port d'Anvers réalisé dans les années 1990, a fait l'objet d'une contribution financière de la part de la région flamande à hauteur de 77 %.

Malgré l'adoption en 1999 d'un décret limitant de façon significative les investissements de la région flamande, elle continue d'adopter une politique portuaire favorable à la compétitivité.

D'ailleurs, même en contexte de crise, l'Autorité portuaire reste convaincue que continuer à investir dans le port d'Anvers constitue le meilleur remède.⁶⁸

C'est ainsi qu'a été lancée en 2009, en collaboration avec les autorités flamandes la construction d'une deuxième écluse maritime au port.

⁶⁸ « Chiffres trimestriels en baisse », Nouvelles du Port, Autorité portuaire d'Anvers, Année 12, n°57, juin 2009.

Ce projet s'est révélé nécessaire pour une accessibilité maritime optimale au vu de l'arrivée de porte-conteneurs d'une taille gigantesque.⁶⁹

Enfin, en Espagne, de grands travaux permettant l'extension du port de Barcelone ont été engagés dans les années 2000.

C'est ainsi qu'un investissement de 520 millions d'euros a été engagé dans l'extension du port et la création d'un nouveau terminal à conteneurs.

A fortiori, le financement par les opérateurs privés des équipements permet aux autorités portuaires publiques de concentrer leurs capacités de financement sur ces investissements d'infrastructures qui bénéficient par ailleurs en règle générale d'un soutien financier des Etats ou des collectivités territoriales.

⁶⁹ Les portes conteneurs de 14 000 TEU appartenant à MSC.

Conclusion

En dépit de leurs atouts géographiques considérables, les ports français perdent régulièrement des parts de marché.

Face à ce constat, le gouvernement a souhaité réagir et redonner aux ports français les moyens d'un renouveau, convaincu que ceux-ci disposent du potentiel, à la fois humain et technique, pour retrouver leur compétitivité.

C'est en ce sens que la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire prévoit le rétablissement d'un commandement unique par le transfert de l'outillage public d'une part, et la poursuite des contrats de travail des salariés au sein des entreprises de manutention d'autre part.

Cependant, l'enjeu social de la réforme était si manifeste qu'il en a retardé la mise en œuvre. Dans ces conditions, elle ne pouvait être engagée qu'au prix d'une longue phase de concertation entre les différents acteurs concernés.

D'autant plus qu'une rupture du dialogue au niveau national aurait rendu difficile voir impossible une déclinaison locale de la réforme.

A ce stade des négociations, il apparaît encore difficile de savoir si une rationalisation de l'organisation de la manutention portuaire entraînera à long terme un nouvel essor des ports français.

Aujourd'hui, le contexte de la crise internationale ne doit pas conduire à ralentir le processus en cours, et encore moins servir de prétexte pour ne pas mener à bien la réforme.

« La crise économique, certes, ne simplifie guère les choses, mais elle impose aussi à tous les acteurs de hâter le pas pour être en ordre de marche, à temps, dès que le vent de la reprise mondiale se manifesterà. »⁷⁰

⁷⁰ ECHOSCGEDD, « La réforme portuaire : où en est-on ? », n°61, juin 2009

Bibliographie

❖ Ouvrages

- Pierre BONASSIES. Christian SCAPEL. *Traité de droit maritime*, Ed. L.G.D.J., Année 2006
- DUPONTAVICE Emmanuel, *Droit et pratique des transports maritimes et affrètements*, Ed. J.DELMAS et Cie, 1970.
- PERI Hubert, *Cinquante ans de manutention maritime à Marseille 1950-2000*, Ed. SMECI, 2001
- HISLAIRE Loïc, *Les derniers dockers libres français face au changement*, juin 1992
- *Les Traités de Rome, Maastricht, Amsterdam et Nice*, La documentation française, édition 2002

❖ Mémoires et thèses

- JOUVE Axel, *Les terminaux à conteneurs*, Mémoire CDMT, 2008
- LE LOUER François, *Droit et pratique de l'acconage*, Thèse CDMT, 1979
- PAJANACCI Sophie, *Acconier et Stevedore*, Mémoire CDMT, 1999
- PERI Danièle et TETU Philippe, *Particularismes et gestion des assurances dans une entreprise d'acconage*, Mémoire fait sous la direction de Monsieur le Professeur VAGUE, 1983

❖ Articles

- Jean DEBRIE, Martin SOPPE, Valérie LAVAUD-LETILLEUL ; *La réforme des ports italiens : Eléments de réflexion pour la politique portuaire française*, Transports n°447, janvier-février 2008
- Hervé DEISS, *Le dossier avance malgré un retard au démarrage*, Journal de la Marine Marchande, 30 janvier 2009
- Laurent FEDI, *Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires*, DMF n°694, août 2008
- Laurent FEDI, *La notion de terminal : entre incertitudes de jure et certitudes de facto*, DMF n°692, mai 2008
- Robert REZENTHEL, *Le bocage des ports et le principe du contradictoire*, DMF 693, juin 2008
- Robert REZENTHEL, *Une nouvelle stratégie pour le développement des « grands ports maritimes français*, DMF 698, décembre 2008
- Daniel SOLANO, *L'Espagne entame sa procédure législative*, Journal de la Marine Marchande n°4665, 17 avril 2009

❖ Revues

- Droit maritime français
- Journal de la Marine marchande
- Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports, Christian Scapel
- Transports

❖ Revues en ligne

- ECHOSCGEDD : www.cgedd.developpement-durable.fr
- L'antenne : www.lantenne.com
- Mer et Marine : www.meret.marine
- Transport&Logistique : www.wk-transport-logistique.fr

❖ Rapports :

- Inspection Générale des Finances et Conseil général des Ponts et Chaussées, Rapport n°2007-M-031-01 sur *la modernisation des ports autonomes*, Claude GRESSIER, juillet 2007
- Sénat, Rapport n°331 sur le projet de loi portant réforme portuaire, annexe au procès verbal, Monsieur Charles REVET, 14 mai 2008
- Assemblée Nationale, Rapport n°954 sur le projet de loi portant réforme portuaire adopté par le Sénat, réalisé par Monsieur Jean-Yves BESSELAT, 11 juin 2008

❖ Sites internet

- www.legifrance.gouv.fr
- www.eur-lex.europa.eu
Journal Officiel de l'Union Européenne n°C122, 30 mai 2009
- www.inrets.fr
« *Approche des réformes portuaires et nord-américaines : éléments de réflexion pour la politique portuaire française* » réalisé par Jean DEBRIE et Cécile RUBY
- www.isemar.fr
- www.vnf.fr
- www.rff.fr

- www.cluster-maritime.fr
- « *Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes* »
- www.euromedtransport.org
- Fédération Nationale des Ports et des Docks :
www.portsetdockscgt.free.fr
- www.developpement-durable.gouv.fr
- « *Dossier de presse : Plan de relance des ports français* », 30 octobre 2008
- www.unim.org

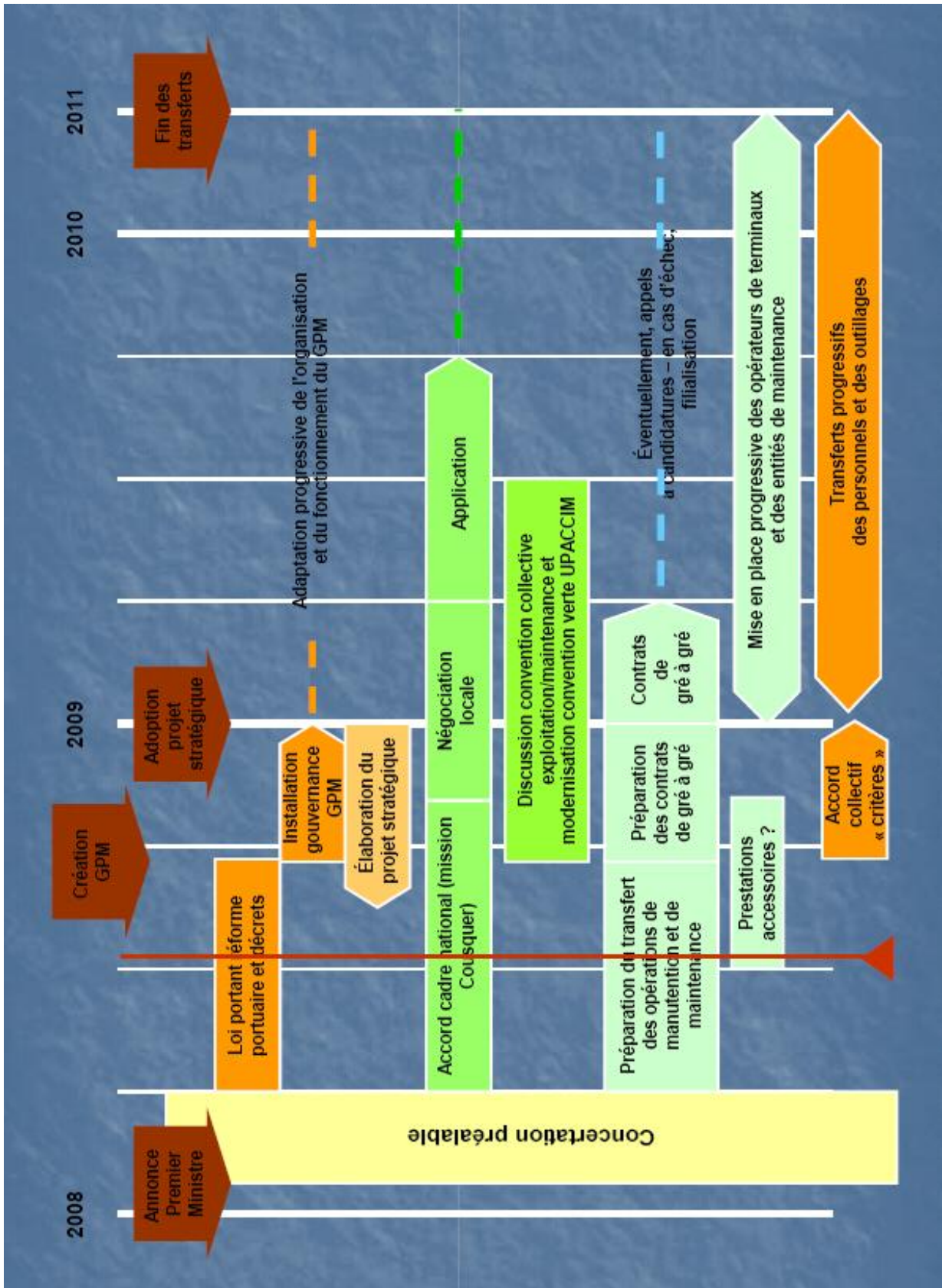
❖ Entretiens extérieurs

- Entretien avec le Directeur des Ressources Humaines de la société INTRAMAR SA, Monsieur Jean-Pierre MOURGUES
- Entretien avec la Responsable administrative et financière de l'Union Nationale des Industries de la Manutention, Madame Nathalie BOURGOIS
- Entretien avec le chef d'exploitation du service commercial du Grand Port Maritime de Marseille, Monsieur Marc NATOLI

TABLE DES ANNEXES :

<u>Annexe n°1 :</u> Calendrier de mise en œuvre de la réforme portuaire	76
<u>Annexe n°2 :</u> Loi n°2008-660 portant réforme portuaire du 4 juillet 2008	77
<u>Annexe 3 :</u> Accord-cadre interbranches du 30 octobre 2008 conclu en application de l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008	85

Annexe n°1 : Calendrier de mise en œuvre de la réforme portuaire



71

⁷¹ www.bordeaux-port.fr

LOIS

LOI n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (1)

NOR : DEVX0809024L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

Article 1^{er}

Le titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« TITRE PRÉLIMINAIRE

« ORGANISATION PORTUAIRE
ET GRANDS PORTS MARITIMES

« CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

« Organisation portuaire

« Art. L. 100-1. – Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :

« 1° Les grands ports maritimes définis au présent titre ;

« 2° Les ports autonomes définis au titre I^{er} du présent livre ;

« 3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

« 4° Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;

« 5° Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion du Parc national de Port-Cros.

« CHAPITRE I^{er}

« Institution, attributions et régime financier
des grands ports maritimes

« Section 1

« Institution

« Art. L. 101-1. – Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut instituer, par décret en Conseil d'Etat, un organisme appelé "grand port maritime".

« Section 2

« Statut et missions

« Art. L. 101-2. – Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'Etat.

« Art. L. 101-3. – I. – Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

« 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;

« 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;

« 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;

« 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;

« 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;

« 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

« 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

« 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

« II. – Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires que dans les cas et conditions prévus à l'article L. 103-2.

« III. – Sous réserve du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles visés au I.

« Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

« Section 3

« Circonscription

« Art. L. 101-4. – Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'Etat.

« La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

« Section 4

« Régime financier

« Art. L. 101-5. – L'article L. 111-4 est applicable aux grands ports maritimes.

« Pour les travaux devant être effectués dans le cadre des missions définies à l'article L. 101-3 sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, le grand port maritime statue définitivement.

« Section 5

« Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat

« Art. L. 101-6. – I. – Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires.

« Sous réserve des dispositions de l'article L. 101-5, le grand port maritime est substitué de plein droit à l'Etat et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome, ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« II. – Un grand port maritime substitué à un port autonome conserve la même circonscription. Elle peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 101-4.

« CHAPITRE II

« Organisation

« Art. L. 102-1. – Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

« Section 1

« Conseil de surveillance

« Art. L. 102-2. – Le conseil de surveillance est composé comme suit :

« 1° Cinq représentants de l'Etat ;

« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

« 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

« 4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

« Le conseil de surveillance élit son président.

« La voix du président est prépondérante en cas de partage égal.

« *Art. L. 102-3.* – Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

« A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

« Une fois par trimestre au moins, le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

« Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

« Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

« Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 103-1.

« Section 2

« Directoire

« *Art. L. 102-4.* – Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret.

« Le président du directoire est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

« La durée du mandat des membres du directoire est fixée par décret.

« *Art. L. 102-5.* – Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à l'article L. 101-3 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

« Section 3

« Conseil de développement

« *Art. L. 102-6.* – Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

« Section 4

« Conseil de coordination interportuaire

« *Art. L. 102-7.* – Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

« Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

« Le décret visé au premier alinéa précise la composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.

« Section 5

« Personnel

« *Art. L. 102-8.* – Les articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.

*« CHAPITRE III**« Fonctionnement du grand port maritime**« Section 1**« Projet stratégique*

« *Art. L. 103-1.* – Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.

« Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.

« Le grand port maritime conclut un contrat pluriannuel avec l'Etat et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs. Ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés à l'Etat.

« *Art. L. 103-2.* – Le grand port maritime peut, à titre exceptionnel, si le projet stratégique le prévoit et après accord de l'autorité administrative compétente, exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 dans les cas suivants :

« 1^o En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;

« 2^o Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national : l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;

« 3^o Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

« 4^o En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

*« CHAPITRE IV**« Contrôle »*

Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

*« CHAPITRE V**« Aménagement »*

Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

*« CHAPITRE VI**« Dispositions diverses*

« *Art. L. 106-1.* – Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.

« A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques, pour conduire, pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes.

« Ces groupements sont soumis au chapitre I^{er} du titre IV du livre III du code de la recherche.

« Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination mentionné à l'article L. 102-7 du présent code peuvent demander à être associés à ses travaux.

« *Art. L. 106-2.* – Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre I^{er} du livre I^{er}, s'appliquent également aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales. Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

« *Art. L. 106-3.* – Des décrets en Conseil d'Etat déterminent en tant que de besoin les modalités d'application du présent titre. »

TITRE II

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 2

Dans la première phrase du I de l'article L. 601-1 du code des ports maritimes, les mots : « est compétente » sont remplacés par les mots : « , ou les groupements dont elles font partie, sont compétents ».

Article 3

Au début de la première phrase du II de l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, les mots : « Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, » sont supprimés.

Article 4

Dans l'article L. 221-1 du code de l'urbanisme, les mots : « et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 » sont remplacés par les mots : « , les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 et les grands ports maritimes ».

Article 5

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° Après l'article 1518 A, il est inséré un article 1518 A *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 1518 A bis.* – Pour l'établissement des impôts locaux, les valeurs locatives des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire cédés ou ayant fait l'objet d'une cession de droits réels dans les conditions prévues aux articles 7, 8 et 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire à un opérateur exploitant un terminal font l'objet d'une réduction égale à 100 % pour les deux premières années au titre desquelles les biens cédés entrent dans la base d'imposition de cet opérateur ; cette réduction est ramenée à 75 %, 50 % et 25 % respectivement pour chacune des trois années suivantes.

« Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de l'abattement. » :

2° Après l'article 1464 I, il est inséré un article 1464 J ainsi rédigé :

« *Art. 1464 J.* – Dans les ports maritimes où le maintien du transit portuaire impose la modernisation et la rationalisation des opérations de manutention, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération de portée générale prise dans les conditions prévues au premier alinéa du I de l'article 1639 A *bis*, exonérer de la taxe professionnelle due au titre des années 2010 à 2015 la valeur locative des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire exploités au 31 décembre 2009, ainsi que de ceux acquis ou créés en remplacement de ces équipements, et rattachés à un établissement d'une entreprise de manutention portuaire situé dans le ressort d'un port exonéré de taxe professionnelle en application du 2° de l'article 1449.

« La liste des ports concernés ainsi que les caractéristiques des outillages, équipements et installations spécifiques visés au premier alinéa du présent article sont fixées par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé des ports maritimes.

« Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération. »

II. – Dans le *a* du 1° de l'article 1467 du même code, après la référence : « 1518 A », est insérée la référence : « 1518 A *bis* ».

III. – Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES

Article 6

L'annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Les grands ports maritimes créés en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes. »

Article 7

Sous réserve des cas prévus à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 du même code dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.

La propriété de ces outillages ou, s'ils sont immobiliers, les droits réels qui leur sont attachés sont cédés à des opérateurs de terminaux dans les conditions définies à l'article 9.

Article 8

Chaque grand port maritime adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution.

Le projet stratégique fixe, d'une part, le périmètre de chaque terminal et, d'autre part, la liste des outillages associés à céder. Il comprend un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine, pour chaque terminal, le cadre de la négociation mentionnée à l'article 9.

Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai prévu au premier alinéa du présent article, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port maritime d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au deuxième alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port maritime. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 9.

Article 9

I. – La procédure de vente des outillages mentionnée à l'article 7 et de cession des droits réels qui leur sont attachés est la suivante :

1° Si un ou des opérateurs ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;

2° En cas d'absence des opérateurs définis au 1° ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 8, le grand port maritime lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;

3° Si l'appel à candidatures mentionné au 2° est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port maritime confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue d'être exercée par la filiale si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux.

L'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques portant sur le sort de ceux-ci en cas de résiliation de la convention du fait de l'opérateur.

II. – Par dérogation à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques, les outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses, sont cédés aux opérateurs en pleine propriété dans les conditions définies aux I et III du présent article.

Sauf s'il y renonce, l'opérateur de terminal bénéficie, dans les conditions définies aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, de droits réels sur les outillages de caractère immobilier, notamment les hangars, dont il assure l'exploitation à la suite du transfert opéré en application du I du présent article.

III. – Une commission composée de personnalités indépendantes veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I et émet un avis public sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

IV. – Par dérogation aux dispositions du présent article, les concessions en vigueur sont maintenues jusqu'à leur terme sauf accord des parties.

Article 10

Dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port maritime, une convention ou un accord collectif passé entre le président du directoire du grand port maritime et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés du grand port maritime employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages mentionnés à l'article 8 ou d'outillages qui ne sont pas propriété du port. Ces critères comprennent notamment les souhaits du salarié, sa qualification professionnelle, son ancienneté de service dans le port, ses qualités professionnelles appréciées par catégorie ainsi que ses perspectives professionnelles. A défaut d'accord dans ce délai, la liste est établie par le président du directoire du grand port maritime.

Au regard des critères retenus, le président du directoire du grand port maritime fixe, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port maritime et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 11 à 13.

Article 11

Une négociation entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports est engagée en vue de la signature, avant le 1^{er} novembre 2008, d'un accord-cadre précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 10 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés.

Cet accord-cadre comprend notamment :

- des mesures prises par le port afin de limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention ;
- des actions en vue du reclassement interne des salariés sur des emplois relevant de la même catégorie d'emplois ou équivalents à ceux qu'ils occupent, des actions favorisant le reclassement externe aux ports, des actions de soutien à la création d'activités nouvelles ou à la reprise d'activités existantes par les salariés et des actions de formation, de validation des acquis de l'expérience ou de reconversion de nature à faciliter le reclassement interne ou externe des salariés sur des emplois équivalents.

Un décret, pris avant le 1^{er} décembre 2008, rend obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales.

Il peut également exclure les clauses pouvant être distraites de l'accord sans en modifier l'économie, mais ne répondant pas à la situation des ports et des entreprises de manutention. Il peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions.

Si, à la date du 1^{er} novembre 2008, aucun accord-cadre n'a pu être conclu, l'article 12 s'applique.

Article 12

A défaut de l'accord-cadre prévu à l'article 11 ou si cet accord ne comporte pas les stipulations prévues à cet article, les contrats de travail des salariés du grand port maritime qui ne restent pas affectés sur des emplois du port en application de l'article 10 sont transférés à l'opérateur mentionné au dernier alinéa de cet article par convention entre le port et cet opérateur. Le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés des obligations qui incombent au grand port maritime à la date de la signature de la convention de transfert.

Dans la limite de sept années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port maritime par un nouveau transfert. Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées.

Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées au deuxième alinéa donne lieu au versement par l'employeur au grand port maritime d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.

Article 13

L'article L. 2261-14 du code du travail s'applique aux transferts de contrats de travail opérés en application de la présente loi.

Article 14

Pour prendre en compte les caractéristiques communes aux activités de manutention, d'exploitation d'outillages et de maintenance des outillages de quai, les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports, les organisations syndicales représentatives des salariés des ports et les organisations syndicales représentatives des salariés des entreprises de manutention engagent, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, une négociation dont l'objet est de définir le champ d'application d'une convention collective en vue de sa conclusion avant le 30 juin 2009.

Article 15

Les biens de l'Etat affectés aux ports autonomes maritimes existant à la date de publication de la présente loi, y compris les voies navigables dont l'exploitation concourt au développement du transport fluvial et qui sont gérées par les ports autonomes pour le compte de l'Etat, leur sont remis en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

Dans le cas de la vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome en application du présent article, le port autonome ou grand port maritime intéressé reverse à l'Etat 50 % de la différence existant entre, d'une part, le revenu de cette vente et, d'autre part, la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port autonome et du grand port maritime dans ces biens.

Article 16

Afin de mobiliser l'expertise sur les milieux naturels et leur fonctionnement, un conseil scientifique d'estuaire est créé pour chacun des fleuves suivants : la Seine, la Loire et la Gironde. La composition et le fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaire sont fixés par voie réglementaire.

Article 17

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome :

1° Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;

2° Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 4 juillet 2008.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
FRANÇOIS FILLON

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,*
JEAN-LOUIS BORLOO

*La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
MICHÈLE ALLIOT-MARIE

*La ministre de l'économie,
de l'industrie et de l'emploi,*
CHRISTINE LAGARDE

*Le ministre du travail, des relations sociales,
de la famille et de la solidarité,*
XAVIER BERTRAND

*Le ministre du budget, des comptes publics
et de la fonction publique,*
ERIC WOERTH

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,*
DOMINIQUE BUSSEREAU

(1) *Travaux préparatoires* : loi n° 2008-660.

Sénat :

Projet de loi n° 300 (2007-2008) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission des affaires économiques, n° 331 (2007-2008) ;

Discussion les 20 et 21 mai 2008 et adoption, après déclaration d'urgence, le 21 mai 2008 (TA n° 93, 2007-2008).

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 907 ;

Rapport de M. Jean-Yves Besselat, au nom de la commission des affaires économiques, n° 954 ;

Discussion les 17 et 18 juin et adoption le 24 juin 2008 (TA n° 164).

ANNEXE N°3

23 octobre 2008

Accord-cadre interbranches du 30 octobre 2008 conclu en application de l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Préambule

La loi du 4 juillet 2008 met en place un commandement unique pour les activités de manutention sur les terminaux portuaires et comporte différentes dispositions sociales destinées à sécuriser l'avenir des salariés des futurs « grands ports maritimes », que leur contrat de travail se poursuive dans les entreprises de manutention, qu'ils demeurent salariés des ports ou qu'ils deviennent salariés de leurs filiales¹.

Lorsque les GPM, dans le cadre de leurs projets stratégiques, créent des filiales, ils en détiennent la majorité et s'obligent à en rechercher la pérennité par une contractualisation avec les entreprises et les opérateurs.

L'article 11 invite les partenaires sociaux à négocier et conclure avant le 1^{er} novembre 2008 un « accord cadre interbranches » permettant d'apporter des garanties larges en matière de poursuite des contrats de travail, d'accompagnement social de la loi et d'information des salariés.

En l'absence d'accord cadre, l'article 12 prévoit des dispositions de substitution permettant d'apporter une sécurité aux salariés en matière de transfert de leur contrat de travail ou lors de situations susceptibles de conduire à un licenciement économique ultérieur.

En outre, l'article 13 prévoit, dans tous les cas, la mise en œuvre des dispositions de droit commun en matière d'adaptation des conventions collectives dans le cadre de la poursuite des contrats de travail.

Comme l'avait exposé le Ministre Dominique BUSSEREAU lors de la table ronde du 21 février 2008, il conviendra, en se gardant d'une « approche généralisée, systématique et obligatoire », d'examiner « sans dogmatisme les mesures à mettre en œuvre, les modèles d'organisation les mieux adaptés, les évolutions économiques et sociales qui devront être mises en place pour décliner les principes de la réforme de façon réaliste, veiller à ne pas générer de position dominante et monopolistique et ainsi améliorer la performance des terminaux portuaires. Un terminal à conteneurs n'est pas la même chose qu'un terminal accueillant des marchandises en vrac, il existe des problèmes de taille minimale à respecter pour assurer l'équilibre économique des terminaux. Les activités de maintenance nécessitent aussi un regard adapté ».

Le présent accord cadre définit donc un éventail de dispositions (« la boîte à outils ») qui permet à chaque place portuaire de décliner la loi dans le cadre du projet stratégique de son Grand Port Maritime.

¹ Ces filiales sont à majorité publique. Le GPM détient plus de 50% du capital.

Parallèlement et dès l'annonce du projet de loi, le gouvernement s'est engagé à ce que, dans la mise en œuvre de la réforme et de la relance des ports :

- chaque salarié se voit garantir un emploi ;
- la réforme ne se fasse pas au détriment des salariés dans leurs évolutions professionnelles et leurs conditions de rémunération ;
- chaque grand port maritime puisse, dans la mise au point de son projet stratégique, prendre en compte les spécificités locales, avec les souplesses et marges de manœuvre nécessaires à l'application de la loi et l'affirmation de l'intérêt général.

Les dispositions du projet de loi destinées à sécuriser l'avenir des salariés ont été confortées par les amendements votés lors de l'examen du projet de loi par le Parlement.

Les dispositions destinées à sécuriser l'avenir des salariés sont complétées par la signature de l'accord cadre permis par l'article 11 de la loi. Le délai pendant lequel un salarié pourra demander sa réintégration au GPM en cas de situation susceptible de conduire à un licenciement économique est fixé à 14 ans. L'accord cadre institue une convention tripartite de détachement.

Par ailleurs, la loi a introduit par son article 14 un « nouveau dispositif conventionnel » qui invite, *"pour prendre en compte les caractéristiques communes aux activités de maintenance, d'exploitation d'outillage et de maintenance des outillages de quai,"* les partenaires sociaux à engager, *"dès l'entrée en vigueur de la loi, une négociation dont l'objet est de définir le champ d'application d'une convention collective en vue de sa conclusion avant le 30 juin 2009"*.

Cette négociation sera engagée dans les meilleurs délais, les organisations patronales ayant proposé la constitution d'une commission mixte paritaire à cet effet. A cette occasion, la définition du champ d'application sera examinée sans a priori.

Cette négociation d'un « nouveau dispositif conventionnel » se distingue de celle de l'accord cadre objet du présent protocole, visé à l'article 11 de la loi, à finaliser au plus tard d'ici le 1er novembre 2008. Cette négociation complètera d'ici un an le dispositif conventionnel et contractuel destiné à apporter aux salariés les garanties leur permettant de surmonter les difficultés du changement, sur les places portuaires et de participer pleinement au renouveau et à la relance des ports français.

Enfin, et à l'occasion de la négociation du présent accord, la question de la pénibilité des métiers portuaires a été à nouveau soulevée.

La loi du 21 août 2003 portant réforme des retraites avait invité, dans un délai de trois ans à compter de sa publication, les organisations professionnelles et syndicales représentatives au niveau national « à engager une négociation interprofessionnelle sur la définition et la prise en compte de la pénibilité ».

Cette négociation interprofessionnelle n'ayant pas abouti, le gouvernement entend relancer la discussion entre partenaires sociaux comme l'a déclaré le Ministre Xavier BERTRAND le 16 septembre 2008 devant le Conseil Supérieur de la Prévention des Risques professionnels: « La pénibilité : C'est une question sur laquelle il est crucial que nous avançons. Nous devons d'abord réduire les facteurs de pénibilité par des actions ciblées. Nous devons aussi réfléchir aux moyens de compenser la perte d'espérance de vie qui affecte les travailleurs qui en ont le plus souffert ».

La négociation d'un dispositif adapté aux métiers portuaires, qui se distingue également de celle de l'accord cadre objet du présent protocole, interviendra en parallèle à la négociation prévue à l'article 14 de la loi.

Dans le respect du code du travail et des conventions collectives, l'accord cadre a notamment pour objectif :

- de traduire et concrétiser l'engagement du Gouvernement que personne ne sera laissé « sur le bord de la route ». Puisque le plan de relance doit permettre de développer l'activité des ports et les emplois, le présent accord-cadre souscrit à l'engagement que l'application de la loi n'engendrera aucun licenciement et ce pour l'ensemble des travailleurs portuaires : personnels de ports autonomes ou salariés de la manutention portuaire.
- tous les salariés concernés par la réforme quelque soit le scénario doivent se voir offrir un emploi pérenne afin d'éviter toute mesure de licenciement.
- d'offrir à chaque place portuaire la panoplie de moyens lui permettant, en élaborant son projet stratégique, de répondre efficacement à la relance des ports français.

Conformément à la loi, l'accord cadre couvre trois champs à caractère social :

1. Les modalités d'information et consultation des salariés.

Ce champ couvre les dispositions qui devront être mises en œuvre au sein de chaque port pour informer les salariés :

- sur la réforme et les résultats de la négociation collective ;
- sur le contenu du projet stratégique, aux étapes de son élaboration et adoption ;
- sur le processus d'élaboration des critères d'affectation des salariés dans les entreprises de manutention et les filiales du grand port maritime.

Il couvre également les dispositions qui seront prises pour recueillir les souhaits de tous les salariés et assurer un accompagnement individuel de tous ceux pour lesquels la loi aura des conséquences.

2. Les modalités d'accompagnement de la réforme.

Ce champ concerne les dispositions destinées aux salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port maritime et dont les fonctions sont affectées par l'évolution des missions et du périmètre de compétence du port autonome devenu GPM.

Il définit les dispositions qui devront être prises par chaque grand port maritime pour permettre un reclassement en son sein et les garanties apportées aux salariés concernés.

Il définit également les modalités d'accompagnement social des salariés qui souhaiteraient profiter, sur la base du volontariat, d'opportunités de reclassement externe.

Les dispositions de cet accord cadre et en particulier leur impact financier devront être traduites dans les projets stratégiques des GPM. Chacun d'eux s'attachera, pour répondre en particulier aux préoccupations exprimées par les salariés, à bâtir une vision à moyen et long terme de l'avenir du GPM et de ses filiales au travers de projections économiques et financières, à 5 ans glissants, évaluant ses possibilités de développement dans son marché pertinent.

3. Les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports se poursuivent par voie de détachement avec les opérateurs de terminaux.

Ce champ couvre les garanties sociales individuelles qui seront données aux salariés concernés, en application de l'accord cadre.

Ces garanties sont formalisées dans le cadre d'une *convention tripartite type* liant le nouvel employeur, le grand port maritime et le salarié (annexée au présent accord).

Ces garanties sont étendues, suivant des modalités identiques, aux salariés détachés, au sens de cette même convention, dans les filiales du grand port maritime qu'il s'agisse de filiales d'exploitation ou de filiales de maintenance créées dans le cadre du projet stratégique visé à l'article L. 103-1 de la loi.

I. Modalités d'information et consultation des salariés

I.1 Information des salariés

- Une information sera délivrée par le GPM aux salariés sur le contenu de la loi, de ses décrets d'application, sur l'accord cadre national et sa mise en œuvre locale;
- Le GPM définira une procédure d'information des salariés, après concertation avec leurs représentants et les organisations syndicales représentatives pendant les différentes phases de mise en œuvre de la réforme : préparation puis adoption du projet stratégique, négociations des conventions de terminal, création de filiales, etc.

I.2 Consultation des salariés sur le projet stratégique avant sa présentation au Conseil de Surveillance.

- La consultation des salariés du GPM, au travers de leurs instances représentatives, sur le projet stratégique, avant sa présentation au Conseil de Surveillance, sera précédée de concertations pendant les phases d'élaboration du dit projet.
- Les salariés des entreprises de manutention seront consultés sur le projet stratégique au travers de leurs représentants au conseil de développement.
- Chaque entreprise de manutention consultera ses salariés en temps opportun, au travers de leurs instances représentatives, sur les conséquences de la mise en œuvre du projet stratégique pour elle.
- De plus, un bilan annuel sur la mise en œuvre du projet stratégique, établi par le GPM à l'intention de la place portuaire, sera présenté en particulier aux instances représentatives du personnel des diverses entreprises concernées : GPM et ses filiales, entreprises de manutention.

I.3 Modalités d'élaboration, en concertation avec les représentants du personnel et après négociation avec les organisations syndicales représentatives, des critères de maintien au sein du GPM ou de poursuite du contrat de travail chez un opérateur ou dans une filiale du GPM

- L'Annexe 2 précise les dispositions cadre relatives à la négociation de l'accord local prévues à l'article 10 de la loi dans le respect des métiers et des qualifications.

I.4 Expression des souhaits des salariés et accompagnement individuel

- Les modalités d'information et de recueil des souhaits des salariés directement ou indirectement concernés par la réforme seront définies avec les représentants des personnels. Elles feront l'objet de procédures écrites.
- Cette information sera étendue à l'organisation du travail dans l'entreprise d'accueil.
- Les modalités retenues devront offrir aux salariés la possibilité de préciser ou de corriger leurs souhaits pour tenir compte de l'étalement dans le temps du processus de mise en œuvre du projet stratégique.
- A chacune des consultations susceptibles de le concerner, le salarié disposera d'un délai de 5 semaines pour exprimer ses souhaits.
- Les salariés feront l'objet d'un accompagnement individuel par les services des ressources humaines, le cas échéant appuyé par un cabinet extérieur, selon des modalités établies en concertation avec les représentants de personnels.
- L'agencement de ces dispositions dans le temps sera défini par chaque port, et suivra les étapes clés de la procédure prévue par la loi.

II. Accompagnement économique et social de la réforme

II.1 Evolutions de l'organisation du Grand Port Maritime

Dans le cadre de son projet stratégique, élaboré sous l'autorité du conseil de surveillance, qui tient compte de la situation spécifique à chaque place portuaire, le grand port maritime identifie les terminaux et le programme d'évolution de leur exploitation.

Le projet stratégique s'inscrit dans le respect des règles de la concurrence au regard de la notion d'abus de position dominante. Les ports veilleront à utiliser tous les outils dont ils disposent pour favoriser le développement d'une offre concurrentielle et prévenir les abus de situation monopolistique : recherche d'une offre concurrente au sein du port lorsque les volumes le permettent, exigences en matière de trafics ou d'investissements de développement, prise de participation appropriée chez les opérateurs avec les garanties nécessaires dans les statuts, pour veiller notamment à ce que l'attribution des conventions de terminal ne conduise pas à des situations préjudiciables à la concurrence.

Pour le secteur de la maintenance, le projet stratégique définira les orientations à mettre en œuvre, notamment par la création de filiales du grand port maritime, qui ont vocation à relever de la nouvelle convention collective prévue à l'article 14 de la loi.

« La loi offre tous les outils pour prendre en compte les situations particulières et faire dans chaque port du « cousu main ». Elle prévoit des cas en nombre nécessairement limité dans lesquels les ports pourront poursuivre leurs activités d'exploitation d'outillage directement ou par le biais de filiales. »

- Sur cette base, chaque grand port maritime, reverra son organisation en s'obligeant notamment à :

- estimer le nombre d'agents susceptibles d'être détachés (au sens de la convention tripartite de détachement annexée au présent accord) auprès des opérateurs et des filiales
- analyser les conséquences directes et indirectes de la réforme pour le GPM en matière de ressources humaines et en particulier ses impacts financiers ;
- identifier celles de ses missions et tâches qui appellent un renforcement en ressources humaines ou a contrario celles qui pourraient être fragilisées à terme ;
- identifier, en nombre d'emplois et compétences requises, les postes susceptibles de se libérer ou d'être créés pendant la période de mise en œuvre de la réforme ;
- fixer la stratégie de ses filiales et leurs besoins en emplois et compétences, ainsi que les prestations qui pourraient être confiées au GPM.
- réunir les conditions de pérennité des filiales par une offre de service compétitive qui permette de développer une politique de ~~contractualisation à long terme avec les entreprises portuaires ;~~
- rechercher et trouver de nouveaux marchés pour ses filiales, notamment de maintenance, permettant d'accroître durablement l'emploi en leur sein ;

-
- identifier des tâches relevant de ses missions de grand port maritime qui sont actuellement externalisées et qui pourraient être exécutées par le grand port maritime ou ses filiales.
 - Chaque grand port maritime met en place des mécanismes d'affectation transparents et privilégiant l'écoute des souhaits de tous les salariés du port sur les postes de la nouvelle organisation dans l'objectif de garantir les reclassements internes. Une attention particulière est portée à ceux dont le poste disparaît ou est affecté du fait de la mise en œuvre de la réforme.
 - Cette réorganisation interne et la mobilisation des salariés qu'elle implique sont parties intégrantes de la mise en œuvre du projet stratégique dont un chapitre devra traiter de la politique d'intéressement des salariés, en prenant en compte le développement du port et la croissance des trafics.

II.2 Formation et accompagnement social

- Les partenaires sociaux négocient et mettent en œuvre un *accord paritaire local* faisant notamment appel aux outils d'accompagnement économique et social figurant dans le présent accord.
- Chaque grand port maritime élabore et met en œuvre un dispositif social accompagnant sa nouvelle organisation et comprenant en particulier un *plan de formation* pour mettre en adéquation ses besoins et ses ressources; le coût de ce dispositif et du plan de formation (hors droit individuel à la formation) est explicité dans le projet stratégique.
- La formation continue demeurant une priorité tant du GPM que de ses filiales et des entreprises de chaque place portuaire, les moyens matériels, humains et financiers seront préservés et mis à disposition de la place dans le cadre de partenariats renforcés et d'une mutualisation des moyens.
- Ce dispositif de formation sera assorti d'un accompagnement spécifique des salariés dont l'emploi ou les perspectives de carrière sont affectés par la mise en œuvre de la réforme : bilan de compétence, dispositifs de validation des acquis de l'expérience, rémunérations, nouvelles qualifications à prendre en compte dans les reclassements et les classifications...
- Si un salarié voit son emploi affecté par la mise en œuvre de la réforme avec une incidence négative sur sa rémunération, il bénéficiera d'une garantie de non perte de rémunération.
- Les dispositions suivantes, destinées à faciliter le reclassement externe des salariés qui ne souhaiteraient pas bénéficier des dispositions précitées, seront mises en œuvre :
 - identification des secteurs d'activités situés sur le port, à sa périphérie ou relevant des collectivités locales environnantes pour lesquels existent des besoins en personnel qualifié correspondant au profil de compétence de salariés du grand port maritime et vers lesquels des reconversions volontaires pourraient faire l'objet d'un accompagnement spécifique.
 - diffusion des avis de vacances d'emploi non pourvus en interne dans tous les autres ports français
 - prise en charge de formations spécifiques en vue d'une reconversion ;
 - accompagnement et aide à la création ou reprise d'entreprise, pour autant que celle-ci ne soit pas concurrente du GPM, de ses filiales ou des opérateurs de terminaux;
 - octroi d'une indemnité de départ volontaire dont le montant est équivalent à l'indemnité de licenciement telle qu'elle résulte de l'application du code

-
- du travail, de la convention collective verte et de ses annexes, majorée au maximum de 6 mois de salaire mensuel ;
 - Le bénéfice de l'aide au départ volontaire sera ouvert dès l'adoption du projet stratégique par le conseil de surveillance selon des modalités d'éligibilité définies par ce projet.

II.3 Cessation anticipée d'activité

- Pour prendre en compte les conséquences de la réforme, des dispositifs transitoires de cessation anticipée d'activité (congés de fin de carrière...) peuvent être mis en place par les grands ports maritimes, dans des conditions négociées localement avec les organisations syndicales représentatives.
- Peuvent bénéficier d'un tel dispositif :
 - Les salariés affectés à l'outillage
 - Les salariés des services administratifs dont une partie substantielle de l'activité est liée à l'outillage
 - Les autres salariés dans la mesure où leur remplacement bénéficierait à un salarié des deux premières catégories
- Ces accords locaux sont portés à la connaissance de la *commission paritaire nationale* de suivi de l'accord-cadre.

II.4 Prise en compte de la pénibilité de métiers portuaires

Des travaux d'analyse approfondis ont été engagés en commission mixte de l'UNIM en 2006 portant sur la définition et la prise en compte de la pénibilité. Un document exhaustif a été établi de façon consensuelle sur les critères de pénibilité. Il est convenu d'élargir ces travaux aux personnels des GPM qui seront parties prenantes à la conclusion du dispositif.

Sur cette base, l'UNIM et l'Union des Ports de France (UPF) conviennent d'engager dès la signature du présent accord, des négociations relatives à la définition des modalités de prise en compte des facteurs de pénibilité qui subsistent malgré les adaptations ou aménagements apportés à l'organisation du travail, ainsi qu'aux dispositions à mettre en œuvre pour les compenser.

Cette négociation se déroulera en parallèle des travaux conventionnels prévus à l'article 14 de la loi du 4 Juillet 2008, avec pour objectif de conclure un accord à la même échéance.

Un projet d'accord précisant les grandes lignes du dispositif et dont le cadre de négociation figure en annexe 3 du présent accord, sera établi dès la fin du premier trimestre 2009 aux fins de rechercher les financements nécessaires.

II.5 Garanties sociales

Conformément à l'article L.101-6 de la loi du 4 juillet 2008, et afin de préserver les évolutions professionnelles et les conditions de rémunération des salariés, l'ensemble des dispositions sociales conventionnelles (de branche et locales) en vigueur dans chaque port autonome s'applique de plein droit au GPM qui lui est substitué, sans préjudice des évolutions ultérieures du cadre conventionnel applicable aux GPM.

L'unicité de contrôle des filiales et un cadre conventionnel commun sont des facteurs déterminants de la constitution d'une Unité économique et sociale (UES), et donc d'un corps électoral commun avec le GPM, au regard des institutions représentatives du personnel (IRP).

Il sera mis en place au sein du GPM et de ses filiales des solutions adaptées relatives au droit syndical et aux IRP :

- garantissant aux organisations syndicales des moyens de fonctionnement adaptés et en cohérence avec les pratiques actuelles au sein de ces établissements ;
- permettant aux agents d'être toujours valablement représentés tout en favorisant le développement économique du GPM et de ses filiales, au regard notamment de la législation sur les Unités économiques et sociales.

Au sein du GPM, le mandat des élus syndicaux se poursuit dans tous les cas à l'échéance prévue et jusqu'à l'organisation de nouvelles élections professionnelles.

Pendant la période transitoire prévue à l'article 17 de la loi du 4 juillet 2008, la désignation des représentants au conseil de Surveillance devra respecter la représentativité syndicale constatée lors des dernières élections du Conseil d'Administration du Port Autonome.

III. Garanties sociales individuelles des salariés dont le contrat se poursuit chez un opérateur ou dans une filiale du GPM

Ce chapitre précise les dispositions à prendre pour que, conformément à l'engagement du gouvernement, la réforme préserve les évolutions professionnelles et les conditions de rémunération des dits salariés.

III.1 Garanties individuelles des salariés dont le contrat se poursuit chez un opérateur ou dans une filiale du GPM

- Il sera remis à chaque salarié concerné une convention tripartite individuelle de détachement liant le GPM, l'opérateur ou la filiale et le salarié et transposant le présent accord cadre national à sa situation particulière.
- Cette convention sera conforme à la convention type jointe en annexe qui reprend les garanties des articles suivants.

III.2 Nature et garantie de l'emploi

- La poursuite du contrat de travail dans une entreprise s'opère dès la date d'effet de la convention tripartite signée entre le salarié, le GPM et l'entreprise d'accueil, dans le respect de l'organisation du travail de cette dernière, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail.
- Elle doit s'effectuer dans le respect des métiers exercés précédemment et d'une classification conforme à la qualification de l'agent et à l'emploi effectivement tenu.
- Ces dispositions ne doivent en aucun cas remettre en cause l'emploi des salariés sous contrat dans l'entreprise d'accueil, le groupement de main-d'œuvre et le BCMO ni les procédures de recrutement y afférentes..

III.3 Garantie de rémunération

- La poursuite du contrat de travail ne saurait entraîner de perte de rémunération.
- Cette condition est vérifiée à la signature de chaque convention tripartite individuelle.
- La période de référence prise en compte pour vérifier cette condition est celle des 12 derniers mois de pleine activité au coefficient en vigueur au moment du détachement.
- Cette garantie de rémunération porte sur la rémunération brute salariale et prend en compte la contribution éventuelle des employeurs aux charges des régimes mutualistes de complémentaire santé et de régimes de prévoyance ainsi que la contribution patronale aux œuvres sociales.

III.4 Ancienneté

- L'ancienneté acquise au moment du départ du grand port maritime sera prise en compte ~~par l'entreprise d'accueil.~~
- Le salarié bénéficie de tous les avantages liés à cette ancienneté dans l'entreprise d'accueil.
- En cas de retour dans le GPM, le salarié cumule l'ancienneté acquise à son départ du GPM et celle acquise dans l'entreprise d'accueil.

III.5 Droits acquis

- **en matière de congés payés, de RTT, de CET, Repos Compensateurs**
 - Le bénéfice des droits acquis à congés payés légaux ou supplémentaires, RTT, CET, Repos Compensateurs non utilisés à la date du détachement sera maintenu.
 - Le paiement par le GPM de tout ou partie de ses RTT et de son CET à la date de son détachement sera accordé au salarié qui en fait la demande.

 - **au titre du droit individuel à la formation**
 - Les droits acquis au titre du DIF seront transférés dans l'entreprise d'accueil.

 - **en matière de retraite supplémentaire**
 - Le salarié conserve le bénéfice de l'intégralité des droits à pension acquis au titre de ses cotisations à la Caisse de Retraite des Personnels des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes (CRPCCMPA) jusqu'à la date du détachement, :
 - bénéfice d'une rente viagère différée calculée suivant les modalités définies par les accords paritaires des 9 novembre 2007 et 1^{er} avril 2008 pour la période de cotisation antérieure au 31 décembre 2008, la couverture des engagements étant à charge du grand port maritime;
 - droits acquis au titre du nouveau régime à cotisation définie pour la période du 1^{er} janvier 2009 à la date du détachement.
 - En cas d'absence de couverture de régime supplémentaire au sein de l'entreprise d'accueil et jusqu'à la mise en place d'une couverture équivalente le salarié continuera à bénéficier du régime à cotisation définie mis en place dans les GPM à compter du 1^{er} Janvier 2009.
 - Des dispositions similaires à celle du présent article, y compris en terme de durée, seront mises en œuvre par accord local dans les GPM où existe un régime de retraite supplémentaire au bénéfice des salariés qui ne relèvent pas de la CRPCCMPA. Les salariés bénéficieront ainsi a minima dans l'entreprise d'accueil des systèmes de retraite supplémentaires mis en place dans les GPM, là où ils existent.

 - **en matière de mutuelle et de prévoyance**
 - Les salariés détachés bénéficient de prestations au moins équivalentes à celles qu'ils avaient dans le GPM à cotisations identiques.

 - **en matière d'œuvres sociales**
 - Des négociations locales s'ouvriront sur chaque place portuaire pour prendre en compte les effets des détachements.

 - **en matière de médaille d'honneur du Travail**
 - Si l'entreprise d'accueil ne verse pas de gratification équivalente pour l'attribution de la médaille d'honneur du Travail, le salarié bénéficiera, à la date de son détachement, d'une part de la prime conventionnelle pour 25 ans de services dans l'établissement, au prorata de sa durée effective de service.
-

III.6 Droit de retour

- Sur demande motivée adressée à son nouvel employeur, chaque salarié détaché au sens de la convention tripartite peut, dans les trois premières années de son détachement, demander sa réintégration au GPM pour :
 - difficulté d'adaptation du salarié dans sa nouvelle entreprise;
 - problème physique ou psychologique.
- Si cette demande recueille l'accord du nouvel employeur et du président du directoire du GPM, le salarié sera reclassé à la diligence du GPM dans un délai qui ne pourra pas excéder 3 mois.
- En cas de désaccord d'une des parties, cette demande sera soumise sous quinzaine à la Commission paritaire locale de suivi de l'accord. Celle-ci aura un mois pour statuer.
- Un reclassement adapté au sein du GPM ou d'une de ses filiales devra être proposé au salarié bénéficiant du droit de retour. L'établissement s'engage à lui assurer les formations nécessaires.

III.7 Vacances d'emploi

- Chaque GPM définit en concertation avec les représentants de salariés et gère une procédure d'information de l'ensemble de ses salariés, présents à la promulgation de la loi et ayant alors les compétences requises, sur les avis de vacance externes d'emplois au sein des filiales et des entreprises de manutention correspondant à leur qualification initiale.
- Une priorité pourra être donnée aux salariés des GPM visés à l'alinéa précédent qui n'ont pu bénéficier de ces emplois dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 10

III.8 Garantie en cas de licenciement économique

- En cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs de nature à conduire à un licenciement économique et en l'absence de reprise de l'activité par une autre entreprise, dans la limite de quatorze années suivant le détachement, le salarié sera réintégré à sa demande au sein du grand port maritime. L'employeur verse au grand port maritime une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique ;
- Un reclassement adapté sera proposé au salarié au sein du grand port maritime ou d'une de ses filiales. L'établissement s'engage à lui assurer les formations éventuellement nécessaires pour faciliter ce reclassement.

III.9 Départ en retraite anticipé des travailleurs de l'amiante

- Garantie d'une homogénéité de traitement entre les salariés du grand port maritime et ceux qui sont « détachés » vers les entreprises de manutention ou les filiales :
 - l'âge à partir duquel un salarié peut faire valoir ses droits à départ anticipé dépend du nombre d'année de présomption d'exposition à l'amiante de l'intéressé du fait de ses activités professionnelles au sein du port autonome ou dans d'autres entreprises ;
 - Les périodes et activités concernées ont été fixées par arrêté ministériel.
 - Dans les ports où une présomption d'exposition a été reconnue au titre des opérations de déchargement d'amiante, la période retenue est la même pour les salariés des ports autonomes et ceux des entreprises de manutention.
- Les salariés dont le contrat de travail se poursuit dans une autre entreprise ou dans une filiale du GPM conservent le bénéfice d'une Cessation Anticipée d'Activité des Travailleurs de l'Amiante au titre des activités exercées au sein des Ports Autonomes,

dans le cadre de la législation en vigueur ainsi que les avantages sociaux nés avec l'ouverture de ce droit.

- A ce titre, le GPM versera à l'entreprise dans laquelle l'agent aura été « détaché », au moment de son départ en préretraite, le montant des indemnités et/ou la charge des garanties ou avantages sociaux auxquelles aurait pu prétendre l'intéressé s'il était demeuré au sein du GPM en application des accords locaux conclus dans cet établissement et des modalités de calcul de l'allocation fixées par la CNAM.
- Sauf dispositions spécifiques de ces accords locaux, la base salariale de référence est estimée au jour du transfert du salarié, en cumulant les salaires mensuels bruts versés par le GPM au cours des 12 derniers mois de pleine activité du bénéficiaire au sein de l'établissement et compte tenu de la date possible de départ en CAATA². La base des salaires bruts visée ci-dessus est revalorisée annuellement suivant les taux retenus lors de la négociation annuelle sur l'indexation des salaires UPF. La différence positive éventuelle sera à la charge de l'entreprise bénéficiaire du détachement. Une règle identique sera appliquée concernant la contribution «amiante» versée à l'URSSAF à la charge de l'employeur.

III.10 Cas particulier des salariés frappés d'inaptitude

- Le salarié déclaré inapte à son poste de travail se verra proposer par l'entreprise d'accueil un autre emploi approprié à ses capacités dans les conditions prévues par le code du travail.
- Dans le cas où l'entreprise serait dans l'incapacité de lui proposer un reclassement sur un poste de travail adapté, la recherche d'un emploi approprié sera étendue au GPM et à ses filiales.
- A défaut de solution de reclassement au sein du GPM ou de ses filiales, la recherche sera étendue à la place portuaire
- Dans le cas où aucun reclassement sur un poste approprié ne pourra être proposé, le GPM en informera le salarié et l'entreprise à laquelle il appartiendra de mettre en œuvre les dispositions prévues par le code du travail.

III.11 Continuité et pérennité des engagements souscrits au titre du présent accord-cadre et de la convention tripartite individuelle de détachement

- La continuité et la pérennité des engagements souscrits au titre du présent accord-cadre sera garantie quelles que soient les évolutions ultérieures de l'entreprise dans laquelle le salarié est « détaché » : reprise de l'activité faisant suite à une cessation d'activité de l'employeur signataire de la convention tripartite, cession de l'entreprise, fusion – absorption, changement de sa situation juridique...
- L'entreprise se substituant à l'employeur initial sera tenue de respecter les engagements souscrits au titre du présent accord-cadre et de la convention tripartite individuelle de détachement.
- Le présent accord-cadre s'impose, au même titre que l'enregistrement à la caisse de compensation des congés payés du port, l'application des dispositions conventionnelles de branche et des accords collectifs de place portuaire ainsi que le respect du livre V du code des ports maritimes, à l'ensemble des opérateurs au sens de la loi du 4 Juillet 2008, qu'ils soient présents ou non sur la place portuaire à la signature de l'accord.

² Cessation anticipée d'activité des travailleurs au titre de l'amiante.

IV Mise en œuvre et suivi de l'accord cadre

IV.1 Suivi au plan national

- Une *commission paritaire nationale* de suivi de l'accord cadre est instituée entre les signataires du présent accord cadre.
- Cette commission est composée paritairement de :
 - Trois représentants de chacune des organisations syndicales signataires
 - Un nombre égal de représentants des employeurs (UPF, UNIM)
- Son président, nommé par le ministre en charge des ports, a un rôle de médiateur.

IV.2 Suivi au plan local

- Une *commission paritaire locale* est instituée à l'initiative du grand port maritime pour assurer le suivi de la mise en œuvre de cet accord cadre et des conventions tripartites ;
- Elle est composée de représentants des employeurs (GPM, filiales, opérateurs) et des organisations syndicales du GPM, de ses filiales, des entreprises de manutention et des opérateurs répartis comme suit :
 - un représentant désigné parmi les salariés du GPM et de ses filiales mandaté par chacune des organisations syndicales représentatives en leur sein et signataires du présent accord cadre;
 - un représentant désigné parmi les salariés des entreprises de manutention et des opérateurs mandaté par chacune des organisations syndicales représentatives en leur sein et signataires du présent accord cadre;
 - 3 représentants des salariés élus du GPM et de ses filiales dont un représentant des cadres ;
 - 3 représentants des salariés élus des opérateurs et des entreprises de manutention ;
 - un nombre égal de représentants des employeurs, dont la moitié pour le GPM et le reste pour les entreprises de manutention.
- La commission locale est instituée à compter de la mise en place effective des opérateurs et des filiales, et pour une durée de 12 ans.
- Elle est présidée par le président du directoire du GPM ou son représentant ;
- Pendant les trois premières années suivant l'adoption du projet stratégique, elle se réunit au moins une fois par semestre ;
- Elle peut être réunie à tout moment sur demande motivée d'une des parties

IV.3 Mise en œuvre du présent accord cadre

- Outre les dispositions prévues à l'article 10 de la loi du 4 juillet 2008 relatives à l'établissement des critères de maintien au GPM ou de poursuite du contrat de travail chez un opérateur ou dans une filiale du GPM, des accords locaux pourront compléter, le cas échéant, le présent accord cadre et ses annexes.

IV.4 Durée de l'accord cadre

- Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée.

TABLE DES MATIERES

<i>Abstract</i>	2
<i>Remerciements</i>	3
Sommaire	4
INTRODUCTION « Une politique portuaire française en pleine mutation »	6
CHAPITRE PRELIMINAIRE : LE REGIME DE LA MANUTENTION PORTUAIRE	13
Section 1 : L'émergence du corps ouvriers dockers	13
Section 2 : A la recherche d'un statut	16
Paragraphe 1 ^{er} : Le rôle actif des syndicats	17
Paragraphe 2 nd : Les prémices du statut d'ouvrier docker	19
A- Le décret-loi du 28 juin 1941	19
B- Les grandes orientations de la loi du 6 septembre 1947	21
C- La réforme de 1992 : Remède en faveur de la compétitivité des ports	23
1) Présentation de l'UNIM	24
2) Les perspectives d'évolution du régime du travail dans les ports	25
3) Bilan de la réforme de 1992	28
Section 3 : Spécificités des opérations de manutention	30
CHAPITRE PREMIER : CONTEXTE PORTUAIRE « Une difficile détermination de l'action publique dans le fonctionnement portuaire »	34
CHAPITRE SECOND : MISE EN CHANTIER DE LA REFORME	47
Section préliminaire: Généralités sur le projet de réforme portuaire	48
Section 1 : Les conditions d'une unicité de commandement	51
Section 2 : Les conséquences espérées au regard des systèmes portuaires étrangers	65
Conclusion	71
Bibliographie	72
Annexes	75

