



Fédération Nationale des Ports et Docks CGT

263 rue de Paris – case n°424

93514 MONTREUIL CEDEX

Tel : 01.55.82.89.30

Email : contact@portsetdocks.org

Fédération Nationale des Ports et Docks CGT

Pour le renforcement des ports français

*

* *

**Montreuil,
Octobre 2022**

1. La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT réactualise son document et voit son analyse confortée par la situation générale des ports français

En 2017, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT avait publié un nouveau document « *Relance des ports français, de la parole aux actes : l'urgence* ». Celui-ci avait l'ambition de dresser un constat sans détour des difficultés que rencontraient les ports français. Pour rappel, nous pointions alors :

- L'échec du politique : malgré les réformes libérales de 1992, 2004 et 2008 (mises en place et déployées au nom de la « compétitivité et de la relance »), les ports français ne se sont pas davantage développés ;
- L'absence d'un « Etat Stratège » se traduisant notamment par un investissement insuffisant dans les ports ;
- La faible ambition des entreprises ;
- Le déficit de vision à long terme des ports (GPM et ports décentralisés).

Notre document formulait la chose de la manière suivante : « *nos ports français restent décrochés en termes de part de marché, la France ne dispose pas d'une véritable stratégie pour nos ports, la concurrence entre les ports d'un même territoire est réelle, l'investissement est insuffisant* ».

Le fait que notre Fédération porte, depuis toutes ces années, la même analyse doit nous interroger sur les mesures et les actions mises en place pour y remédier depuis. D'autant que le constat formulé par la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT fait l'objet d'un relatif consensus tant parmi les acteurs économiques que parmi les acteurs institutionnels, les collectivités et les pouvoirs publics.

En 2022, nous souhaitons compléter nos analyses :

- Parce qu'il est essentiel de détordre la réalité de certains constats qui déboucheraient systématiquement sur la nécessité d'une plus grande dérégulation, d'une plus forte libéralisation de nos activités et d'une casse sociale par la remise en cause de nos accords sociaux ;
- Parce qu'il est essentiel également (notamment depuis 2020 avec la crise sanitaire et 2022 avec la guerre aux portes de l'Europe) de resituer le rôle d'un port dans une vision plus grande et plus ambitieuse que la seule logique comptable entretenue depuis plusieurs décennies.

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT formule donc ces quelques points d'analyse dans une logique de prise en compte plus grande des ports français. Un document au service (exclusif) de l'intérêt général, au service de l'attractivité des métiers et des emplois portuaires, au service du développement des activités et de la chaîne logistique.

2. Oui, les ports français sont « compétitifs »

a. Quel rôle des ports français dans l'intérêt général ?

Les ports français sont un outil stratégique de la nation. Et un outil au service de l'intérêt général

La profusion de rapports ou d'analyses, qui expriment le « déclin » des ports français et la nécessité impérieuse d'une « relance » sous peine de leur disparition, nous interroge parfois sur les connaissances utilisées pour formuler de tels avis. En effet, les rapports publics se citant les uns après les autres évoquent globalement les mêmes difficultés (l'Etat, la gouvernance des ports publics, les règles trop rigides et la lenteur administrative, le « syndicat », etc.), analyses parfois amplifiées ou soufflées par des acteurs aux intérêts économiques particuliers très loin de la défense de l'intérêt général.

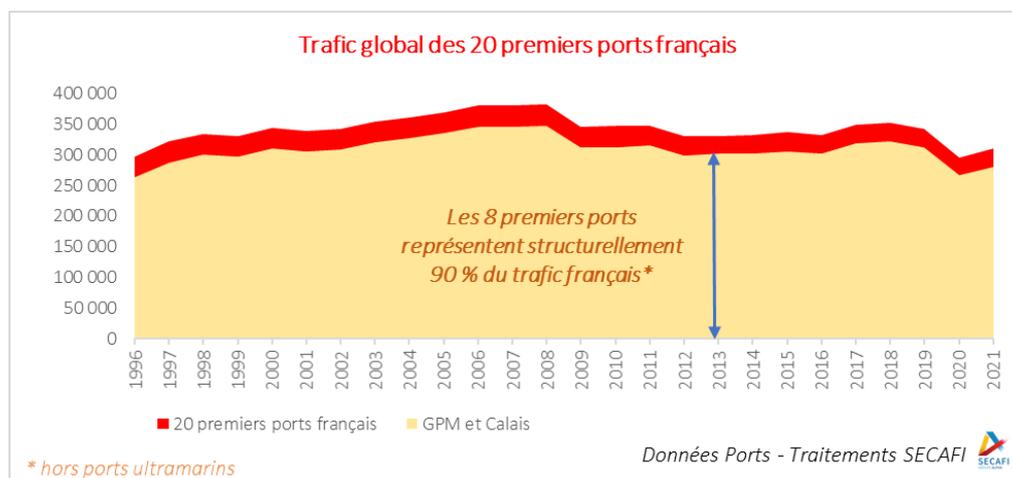
Les récentes crises (d'abord la crise sanitaire puis la guerre en Ukraine) nécessitent cependant de repositionner le port, les ports français, dans une réflexion plus large : quels rôles des ports dans la chaîne d'approvisionnement logistique ? dans l'économie du pays ? dans l'indépendance énergétique de la France ? dans les aménagements du territoire ? dans la sécurité et la souveraineté alimentaire ?

Malheureusement, ces sujets ne sont que trop rarement abordés en tant que tels alors que les ports et leurs travailleurs (portuaires, dockers, marins, officiers, douaniers, etc.) ont fait la démonstration de leur utilité au plus fort de ces crises, au plus fort des confinements.

b. Une évolution des trafics qu'il faut remettre en perspective

L'investissement et l'ambition industrielle des territoires sont les clés du développement des ports

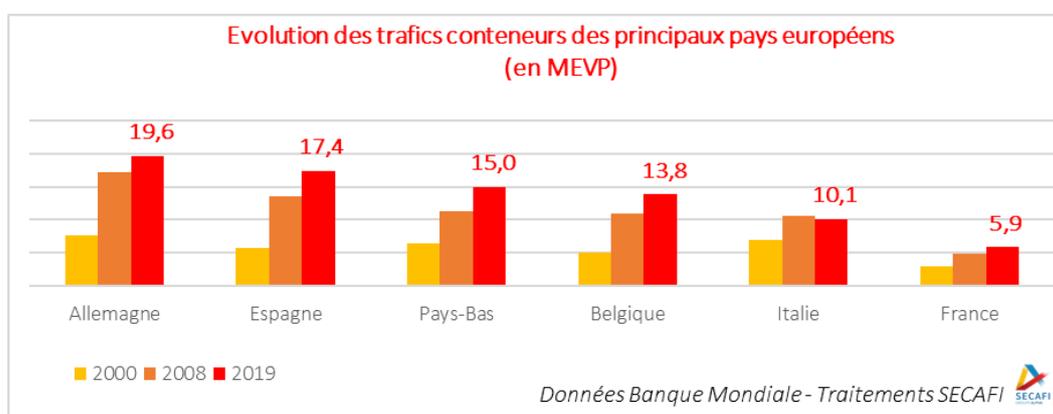
Sur une longue période, nous constatons que les ports français plafonnent en matière de trafics avec un pic de 380 millions de tonnes dans les années 2007 et 2008. Années marquées par un volume d'hydrocarbures important, une dynamique des conteneurs issus de l'ouverture de Port 2000 au Havre et d'un contexte économique encore préservé avant la crise économique mondiale et les effets des décisions de désindustrialisation (vracs solides et liquides). Ni avant, ni après, les ports français n'ont réussi à renouer avec ces volumes manutentionnés.



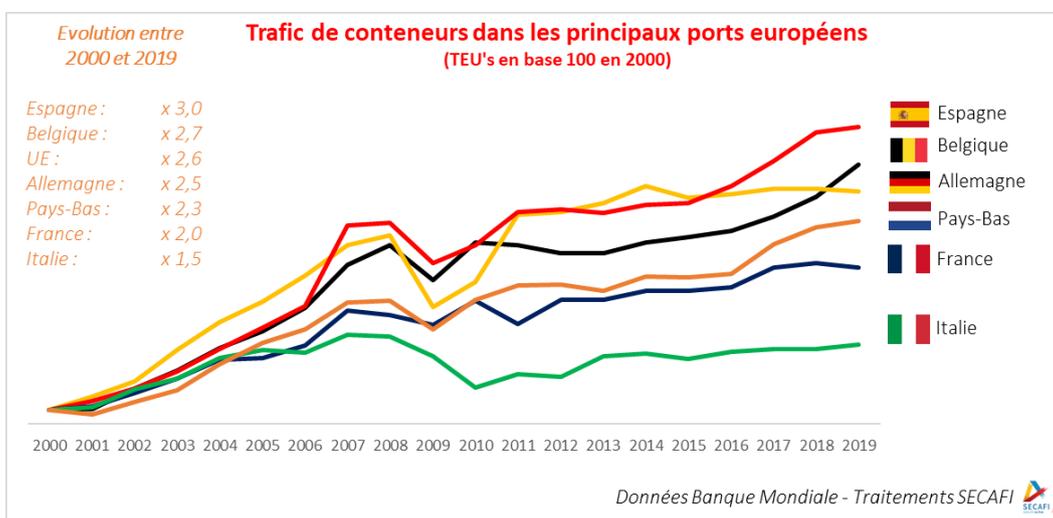
Il n'y a donc jamais eu « d'âge d'or » des trafics malgré les réformes portuaires et leurs lots de promesses et d'engagements sur la croissance, le développement et la « relance » venant des entreprises et des pouvoirs publics.

Rappelons également que la France continue d'avoir une structure de trafics très fortement concentrée autour des énergies fossiles (vracs liquides et solides) qui représentent plus de la moitié des trafics. La part des conteneurs est de l'ordre de 15/20 %.

Sur l'activité des conteneurs (qui sert généralement de base à la comparaison des ports entre eux), les ports français bénéficient globalement d'une performance similaire aux autres ports européens. Avec des personnels formés, qualifiés et qui offrent une productivité équivalente, voire supérieure à celles des autres ports européens. Les terminaux disposent des infrastructures publiques et privées insuffisantes. Ils ne sont pas encore saturés mais demeurent trop enclavés et buttent sur l'absence de maillage logistique puissant. C'est ce qui explique d'ailleurs le retard accumulé depuis 2000 par rapport aux autres pays.



Pourtant, la France continue de voir près de la moitié des conteneurs français déchargés dans les autres ports européens (l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne ou les Pays-Bas manutentionnent chaque année jusqu'à trois fois plus de conteneurs que la France).



Les raisons de ce déficit sont nombreuses mais montrent surtout que la réforme portuaire de 2008 n'a pas permis d'atteindre les ambitions escomptées. Et les entreprises de manutention n'ont pas généré la croissance qu'elles avaient pourtant annoncée. Les raisons sont connues, régulièrement partagées et multiples : un tissu industriel et économique en retrait, une offre ferroviaire et fluviale déficitaire, des entreprises logistiques moins structurées, une absence de coordination territoriale entre les acteurs de la marchandise : les ports, les acteurs ferroviaires et fluviaux, SNCF Réseau, les entreprises de logistique, etc. Tout cela nous amène donc à pointer l'absence d'un Etat coordinateur et planificateur ; en un seul mot, d'un « Etat Stratège ».

Pour la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT, il est donc urgent de renforcer ce diagnostic et décliner, territoire par territoire, ces coordinations entre acteurs publics et privés. Afin que les installations portuaires puissent être davantage organisées et coordonnées avec les installations ferroviaires et fluviales d'une part, avec les plateformes logistiques d'autre part.

Sur les autres activités, notamment issues des énergies fossiles, on peut constater là aussi une transformation assez importante de ces dernières avec la fermeture de sites (raffineries, etc.) ou la remise en question de certaines activités (charbon, bauxite, etc.) en lien avec la préoccupation grandissante autour des questions environnementales et la volonté de grandes entreprises de délocaliser leurs productions vers les pays à moindres coûts et à moindres normes.

A tel point que parler de « relance » nécessite dorénavant d'intégrer d'autres facteurs que la seule approche des trafics, importante certes, mais non exclusive.

Dès lors, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT considère que la véritable relance des ports passe aussi par l'implantation d'activités de production, dans une logique sociale et industrielle, créatrice d'emplois et de ressources.

c. Les transitions ont toujours été au cœur de l'activité des ports

Les ports doivent porter une ambition stratégique de premier plan. Et rompre avec la posture de renoncement industriel dont les effets se retrouvent dans le manque de perspectives, de relais de croissance, d'insuffisance des investissements.

Les ports français et notamment les Grands Ports Maritimes vivent de plusieurs sources de revenus (issus des escales des navires, issus de la mise à disposition du domaine maritime, issus des autres services comme l'avitaillement, les croisières, les services aux navires, les branchements à quai ou encore les prestations de réparation navale).

La remise en question des énergies fossiles, en lien avec les préoccupations environnementales croissantes des populations est un véritable enjeu de nos ports dans la prochaine décennie au regard de leur importance dans la structure des trafics.

Ici aussi, la politique d'investissement *a minima* engendre et accélère ces « crises » en fragilisant les infrastructures, en réduisant le rôle des ports dans l'économie. Les derniers projets stratégiques réalisés par les GPM ont d'ailleurs intégré ces évolutions avec comme déclinaisons :

- Le renoncement au développement des trafics (les projets prévoyant plutôt une stagnation voire une baisse de ces derniers) ;
- L'accélération des politiques de « transition » (énergétiques, environnementales, numériques, digitales, etc.).

Si ces transformations peinent à offrir aujourd'hui un contenu concret, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT affirme que les transitions ont toujours été au cœur du développement et des activités portuaires. Les ports, depuis leur création, n'ont eu de cesse que de s'adapter à leur environnement, voire de contribuer à les façonner.

Les transformations industrielles ont été nombreuses, les réglementations et l'évolution des territoires, également. La conteneurisation des marchandises, accélérée ces trente dernières années, fut également un marqueur important de la transformation de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Et les ouvriers dockers, les travailleurs portuaires ont toujours su s'adapter pour faire face à ces transformations.

Pour autant, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT reste opposée à ce que les « transitions punitives » présentées aujourd'hui ne soient qu'un prétexte pour accélérer la déshumanisation des ports et des activités portuaires.

En effet, il importe de respecter le cadre social de ces « transitions ». Quels schémas de long terme, quelle stratégie, quelles traductions sociales, quels impacts en matière d'emplois, quelle transformation des métiers. Tout cela nous alerte sur les risques d'une substitution des emplois industriels par des emplois, au mieux, tertiaires dans la logique de ports plus centrés sur les mises à disposition de terrain, sur la production de services. La gestion domaniale, même si elle peut apporter des revenus complémentaires, ne doit pas se gérer au détriment des ambitions industrielles et des trafics.

3. Les ports français doivent bénéficier d'une ambition politique plus grande

a. Une stratégie nationale portuaire à impulser

Pour l'émergence d'une politique portuaire ambitieuse, centrée sur l'investissement et la consolidation des relais de croissance.

Tout en refusant de contribuer au discours décliniste ambiant lorsqu'il s'agit d'aborder la situation d'un port français, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT a toujours déploré l'absence « d'Etat stratège » dans la gestion des ports français. Cette absence récurrente de stratégie est à l'origine des constats que nous formulons régulièrement :

- Des infrastructures et matériels nécessitant d'être rajeunis, modernisés ou transformés à la fois dans les installations lourdes que dans l'outillage ;
- Des investissements insuffisants, y compris dans le cadre du plan de relance, où les ports français ne bénéficiaient que de 200 M€ (sur les 7,2 Mds€ dédiées aux « mobilités ») soit moins de 3 % d'une enveloppe alors que tout le monde s'accorde à valoriser l'impact social (emplois) et économique (valeur ajoutée) de ces activités sur les territoires ;
- Une absence d'articulation entre GPM d'une part, entre GPM et ports décentralisés d'autre part renforçant de fait l'approche concurrentielle au détriment de l'approche de complémentarité y compris au sein d'un même territoire ;
- Une incapacité à penser la « multimodalité », pourtant déterminant essentiel de la performance globale d'un port ;
- Une vision court-termiste et centrée sur les indicateurs financiers alors qu'il est démontré régulièrement les faibles taux d'endettement des ports, les solides capacités financières, etc.

A ce titre, nous reconnaissons l'émergence de la Stratégie Nationale Portuaire¹ dont une partie relève de nos analyses et des constats formulés par la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT lors de ses deux précédents documents. Pour autant, nous avons formulé plusieurs réserves quant à ses orientations politiques : le prisme libéral à travers notamment la volonté de mise en place de plans d'objectifs et de performance alors que les projets stratégiques existent, l'absence de vision de moyen terme notamment dans l'émergence des relais de croissance, l'absence d'équilibre entre la volonté d'accélérer la transition écologique et la préservation et le développement des emplois industriels, etc.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-portuaire-snp#:~:text=La%20nouvelle%20strat%C3%A9gie%20nationale%20portuaire,%2C%20%C3%A0%20horizon%202025%2D2050.>

Au contraire, la stratégie nationale ambitieuse que nous portons doit constituer un socle aux déclinaisons locales et doit s'assortir d'ambitions politiques et sociales. Pour ce faire, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT demande une clarification quant à la gouvernance des GPM. Car il n'est pas concevable qu'il y ait, à fréquence régulière, des attaques du statut public d'état de ces ports au nom là aussi d'une volonté de privatisation qui ne dit pas son nom comme la régionalisation.

C'est d'ailleurs pour la même raison que la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT s'oppose à toute initiative visant à structurer des logiques d'axe (Seine hier, Nord ou Rhône aujourd'hui) autour d'entreprises qui auraient une autre forme que celle d'établissements publics.

Dans la plupart des pays, les pouvoirs publics constituent justement une garantie de stabilité, dans la logique d'intérêts nationaux qui est contraire justement aux intérêts particuliers défendus par les entreprises privées.

Cela implique toutefois que cette stratégie puisse également embrasser les ports décentralisés, souvent mis en concurrence, y compris au sein d'un même territoire.

b. La complémentarité nationale plutôt que la concurrence

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT s'est toujours érigée contre les dérives libérales issues de l'absence de cadre et de vision globale de l'activité de nos ports. Nous formulons déjà, en 2017, la nécessité de renforcer l'attractivité de nos ports par une coordination nationale plus grande, une planification plus marquée et une politique de complémentarité.

Il est urgent de poser le diagnostic des ports décentralisés. En Normandie, en Bretagne, en Aquitaine ou en Méditerranée, les ports décentralisés sont trop souvent fragilisés par l'absence de vision nationale et cohérente des ports, à la trop grande limitation des moyens d'investissement, à des schémas de gestion (comme les Délégations de Service Public) à des entreprises privées, elles-mêmes en proie parfois à la tentation de productivité toujours plus grande pour satisfaire les exigences de leurs actionnaires.

En découle trop souvent une remise en question des accords sociaux, le non-respect de la Convention Collective Nationale Unifiée, voire même du code du travail, la mise en danger des travailleurs portuaires, etc.

La complémentarité nationale entre les ports à contrario de la stratégie d'axes constitue la réponse permettant de maintenir l'autonomie et la connexion des places portuaires, le développement et le maintien des emplois portuaires évitant la recherche de gains de productivité dans les fonctions sièges et supports souvent au détriment du sens et des conditions de travail, au détriment également de la qualité rendue.

C'est en cela que notre Fédération continue d'être opposée à l'émergence de structures comme HAROPA. Car ces fusions ne garantissent pas un meilleur fonctionnement entre les places portuaires et s'inscrivent précisément dans la logique du « faire plus, peut-être mieux, avec moins, voire beaucoup moins ».

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT continue d'être opposée à la déclinaison de ces axes en conditionnant ces réflexions à d'autres réflexions tout aussi centrales pour l'avenir de nos ports comme par exemple :

- La complémentarité des places portuaires comme facteur de développement ;
- L'internalisation ou la ré internalisation des tâches et des missions essentielles ;
- La sanctuarisation des missions régaliennes : sûreté, dragage, etc. dans une logique de péréquation des ressources au service des ports utilisateurs.

c. Pas d'ambition portuaire sans ambition sociale

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT regrette d'être souvent, par certains milieux, pointée comme étant à l'origine des dysfonctionnements portuaires ou son absence d'attractivité. Celles et ceux qui connaissent les ports savent à quel point c'est un outil complexe, interconnecté et qui dépend fortement des choix logistiques, industriels.

Dans notre document de 2017, nous avons eu l'occasion de démontrer que le « coût » du travail était un facteur marginal dans les études relatives au passage portuaire. Et qu'il est intolérable pour notre Fédération d'accepter la précarité sur les terminaux et sur les quais, alors que les employeurs seraient tentés de mettre en place une main-d'œuvre d'ajustement malléable et flexible à souhait.

Rappelons que le système portuaire français représente 130 000 emplois directs et plus de 200 000 au global. De nombreux territoires, villes, familles vivent de ces activités portuaires. Ces emplois constituent de véritables poumons économiques pour ces territoires et n'offrent pas de risques de délocalisations.

À ce titre, nous considérons que la Convention Collective Nationale Unifiée des Ports et Docks constitue un socle solide garantissant la fiabilité sociale, la compétence de ses travailleurs au travers du niveau et de la qualité de la formation professionnelle et les retombées économiques sur les territoires mêmes. De même, les dispositions visant à reconnaître la pénibilité de nos métiers participent également de l'attractivité de nos métiers et de la performance générale de nos activités.

*

* *

Les propositions de la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT

Dans le prolongement du document de 2017, la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT reprend ici quelques propositions centrées sur le développement des activités portuaires.

1. Des ports investisseurs, de l'investissement pour nos ports : la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT réclame 10 Mds€ d'investissements publics associés à un plan d'investissement ambitieux des entreprises de manutention sur les 5 prochaines années

En plus de leur fonction régaliennne, les ports doivent investir plus fortement dans les infrastructures, dans l'outil industrialo-portuaires. Une part des ressources générées par les activités portuaires (comme les dividendes remontés à l'Etat) doivent être utilisées dans l'investissement.

De même, l'État et les Collectivités doivent également amplifier leurs investissements via des fonds dédiés dans les ports en renforçant les contrats de plan État-Région (CPER).

Enfin, les entreprises privées doivent aussi participer à cet effort d'investissement permettant à nos ports de renforcer leur fiabilité technique et la fluidité des opérations. Là aussi les recettes et marges dégagées par les entreprises privées doivent permettre d'investir plus dans les outillages, engins de levage sans altérer leur pérennité.

De ce fait, les investissements dans nos ports doivent changer de dimension et ne plus constituer une part marginale des enveloppes dédiées au transport y compris dans les ports décentralisés.

Bien entendu, cette politique d'investissement doit être accompagnée d'un renforcement des moyens humains dans les établissements portuaires pour que tous ces investissements puissent se matérialiser en tenant compte des contraintes réglementaires et des calendriers.

2. Les ports garants de la continuité : le dragage comme outil d'intérêt national

La pérennité de la dotation dragage est une nécessité absolue. Il faut la respecter, la sanctuariser sans contrepartie et sans recherche de gains de productivité. Nos ports doivent pouvoir assurer leur exploitation et s'adapter aux contraintes géographiques. Cela implique que les outils associés demeurent performants et fassent l'objet d'une maintenance régulière par nos ateliers.

3. Les ports contre le renoncement industriel : 1 tonne contre 1 tonne

Les ports connaissent de fortes mutations et nous anticipons d'autres ruptures dans les prochaines années, fragilisant davantage encore nos activités portuaires et industrielles. La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT revendique l'application d'une politique industrielle ambitieuse en réduisant les menaces sur nos activités industrielles et en travaillant à la substitution de tonnes contre des tonnes. Ainsi, pour une tonne industrielle de perdue, une tonne « relais de croissance » doit pouvoir émerger.

4. Les ports comme outils industriels et logistiques : pour le développement des activités pourvoyeuses de main d'œuvre

Les pressions des métropoles et des villes (sous couvert de « dialogue » ou de « chartes ») doivent être mieux encadrées. Les pressions urbaines et environnementales sont trop souvent mises en avant pour remettre en question les activités industrielles au sein des villes et des métropoles où les ports opèrent parfois depuis plusieurs décennies. La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT revendique la sanctuarisation des espaces fonciers et la préservation des zones industrialo-portuaires au sein des villes en lien notamment avec la réparation navale.

5. Des ports garants de la stabilité : une gouvernance stable et un modèle de gestion public

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT revendique une stabilité des modèles publics. Ce n'est pas le statut juridique qui est à l'origine des défaillances pointées. Mais l'absence d'une vision claire et de long terme. Dès lors, tant pour les GPM que pour les ports décentralisés, nous revendiquons le maintien d'une gouvernance publique, au service de l'intérêt national.

6. Des ports garant de l'attractivité sociale

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT est sensible à la complexité des métiers portuaires (dockers, portuaires, mainteneurs, douaniers, marins, officiers des ports, etc.). Elle rejette toute forme de mise en concurrence et de « dumping social ». Nous revendiquons donc une « responsabilité sociale » réelle par la mise en place de clauses sociales garantes du respect de la CCNU dans les concessions, dans les appels d'offre et pour le territoire. De même, notre Fédération revendique également un large plan de réinternalisation au regard des diagnostics réalisés sur chacune des places portuaires.

7. Des ports maillés et qui s'inscrivent dans la stratégie de report modal : 30 % de marchandises par les fleuves et le fer, c'est possible

La Fédération Nationale des Ports et Docks CGT s'inscrit dans la volonté de renforcer les modes fluviaux et ferroviaires, routiers de telle manière à ce qu'ils deviennent déterminants dans le pré et le post acheminement. Avec les acteurs de ces secteurs, notre Fédération revendique un plan de développement de ces modes en renforçant davantage les interconnexions, en étant plus prescriptifs à l'égard des logisticiens qui peuvent faire et défaire trop facilement un territoire.

De plus, une véritable stratégie de report modal permettrait à l'ensemble des ports français d'être connectés aux différents corridors européens (RTE-T) qui ne doivent pas être des outils de mise en concurrence entre les territoires, entre les ports. Mais au contraire, un levier de développement économique et social important.