

N° 353

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

Annexe au procès verbal de la séance du 20 mai 1992

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes,

Par M. Josselin de ROHAN,

Senateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François Poncelet, président, Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Poutille, Philippe François, vice-présidents, Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Serge Mathieu, Louis Minetti, René Tregouet, secrétaires, Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blazot, Marcel Bony, Jean Eric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désire Debavelaere, Rodolphe Desire, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Remi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moïnard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Henri Revol, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numeros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2613, 2635 et T A 638
Sénat : 349 (1991-1992)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
PREMIÈRE PARTIE : LE CADRE D'ENSEMBLE DE LA RÉFORME	7
I. LES PORTS FRANÇAIS SE TROUVENT CONFRONTÉS À DES DIFFICULTÉS SÉRIEUSES	7
A. LES RÉSULTATS DES PORTS FRANÇAIS SONT PEU SATISFAISANTS	8
1. Des détournements de trafic	9
2. L'évolution du trafic de transit	11
B. LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS FRANÇAIS EST PRÉCAIRE	15
1. Les ports autonomes	15
2. Les ports non autonomes d'intérêt national	16
3. L'évolution des principaux tarifs portuaires	17
C. L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES PORTS FRANÇAIS EST DÉFAVORABLE	20
II. L'ÉLABORATION DU PROJET DE LOI RÉVÈLE UNE DÉMARCHÉ HÉSITANTE, UN CLIMAT SOCIAL DÉGRADÉ ET LA NÉCESSITÉ D'UN TRAITEMENT PLUS GLOBAL DES DIFFICULTÉS DES PORTS FRANÇAIS	28
A. UNE ÉLABORATION GOUVERNEMENTALE HÉSITANTE MAIS NON DÉPOURVUE DE COURAGE	28
B. UNE SITUATION SOCIALE DÉGRADÉE QUI N'A PAS EXCLU TOUT DIALOGUE	30
C. UNE RÉFORME QUI APPELLE DES COMPLÈMENTS	33
1. La nécessaire amélioration des dessertes des ports pour le pré et le post acheminement	33
2. La nécessaire poursuite de l'organisation des ports	36
3. L'élaboration souhaitable d'une doctrine européenne en matière de transport maritime	37

	<u>Pages</u>
DEUXIÈME PARTIE : L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU PROJET DE LOI	39
I. LE CONSTAT DE BASE : LA NÉCESSAIRE ADAPTATION DU DROIT AU CONTEXTE ÉCONOMIQUE DANS LEQUEL TRAVAILLENT LES PORTS FRANÇAIS EN 1992	39
A. LA LÉGISLATION DE 1947 A CONSTITUÉ UNE AVANCÉE INCONSTESTABLE	39
B. MAIS ELLE EST DÉSORMAIS INADAPTEE	40
C. LES AUTRES PAYS D'EUROPE ONT DÙ ÉGALEMENT RÉFORMER LEUR STATUT DE LA MANUTENTION	41
II. L'OBJECTIF : AGIR SUR LES COÛTS POUR RECONQUÉRIR LES DÉTOURNEMENTS DE TRAFIC	44
III. LES PRINCIPAUX CONCEPTS DE LA RÉFORME	46
A. LA MENSUALISATION DES DOCKERS ET SES COROLLAIRES	47
1. La mensualisation	47
2. La "permanentisation"	48
3. La "désintermédiation"	50
B. LA "DEPEREQUATION" DU FINANCEMENT DES INDEMNITES DE GARANTIE	51
C. LA LOCALISATION DE LA GESTION ET DE LA REGULATION DE L'EFFECTIF DES DOCKERS RESTÉS INTERMITTENTS	52
EXAMEN DES ARTICLES	57
<i>Article premier - Modification du livre V de la première partie (législative) du Code des ports maritimes</i>	57
I - <i>Article L 511-1- Champ d'application. Définition du nombre de ports recourant à des dockers professionnels intermittents</i>	57
II - <i>Article L 511-2- Définition des catégories d'ouvriers dockers</i>	59
III - <i>Article L-511-3- Composition du Bureau central de main d'oeuvre</i>	62
IV - <i>Article L-511-4- Obligations des dockers professionnels intermittents</i>	63
V - <i>Article L-511-5- Cas d'insuffisance du nombre des dockers intermittents</i>	63
VI - <i>Article L-521-1- Indemnité de garantie des dockers professionnels intermittents</i>	64
VII - <i>Article L 521-4- Attributions de la CAI.NA.G.O.D.</i>	65

	<u>Pages</u>
VIII - Article L-521-5- Composition du conseil d'administration de la CAI.NA.G.O.D.	66
IX - Article L-521-6- Ressources et charges des B.C.M.O.	67
X - Article L-521-7- Mise à la charge de la CAI.NA.G.O.D. des indemnités compensatrices	68
XI - Article L-521-8- Régulation localisée des effectifs	69
XII - Article L-521-9- Abrogation	71
XIII - Article L-531-1 Sanction des infractions	72
XIV - Article L-531-2 Rapport annuel au Parlement	73
XV - Article L-231-3- Application par décrets	74
Article 2 - Inapplicabilité, dans les ports maritimes, de l'article L 611-4 du Code du Travail aux entreprises de manutention ..	75
Article 3 - Entrée en vigueur de la réforme	76
TABLEAU COMPARATIF	79
ANNEXES :	103
Personnalités entendues par le Rapporteur	103
Audition de M. Charles JOSSELIN, Secrétaire d'Etat à la Mer, par la Commission	105

Mesdames, Messieurs,

Au regard des bientôt trois millions de chômeurs que risque de connaître, hélas, notre Pays dans un avenir proche, le sort des quelque 8 300 dockers titulaires d'une carte employés dans les ports français peut paraître marginal à qui analyse ce dossier superficiellement.

Il n'en est rien, bien entendu.

D'abord parce que la profession de docker partage avec celle de mineur la caractéristique d'être revêtue d'une aura, d'un prestige qui relève quelque part et en dépit de l'automatisation des tâches du mythe du travailleur de force. Les dockers sont, en effet, les personnages de toujours de nos ports. Ils ont été représentés par les plus grands peintres de marine (J. Vernet, etc.) Ils animent les films de nos cinéastes (Pagnol, Carné, etc.). Ils restent des familiers pour les Français dont la Nation a depuis tant de siècles pratiqué le commerce maritime, voire l'économie coloniale.

Ensuite, parce qu'à travers les dockers, c'est toute l'interprofession portuaire qui est concernée par la réforme en discussion. Les dockers ont, de fait, en commun avec les officiers du contrôle aérien ou les agents de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P. (entre autres) d'exercer une profession indispensable au bon fonctionnement économique d'ensemble. Au-delà des affrontements légitimes qu'entraîne la défense des intérêts catégoriels apparaît une vérité d'évidence, celle de l'interdépendance.

Le véritable enjeu de la réforme portuaire, c'est l'efficacité du système logistique français. Pourvoyeur de devises, le transport maritime national est, en effet, un maillon essentiel de la chaîne logistique entre les entreprises, qu'elles soient exportatrices ou importatrices, le transitaire, le transporteur et le port d'embarquement ou de débarquement.

L'échec de la réforme risquerait donc de provoquer un redoutable "gâchis social".

Deux principes paraissent pouvoir guider le Sénat dans l'examen du projet de loi qui lui est soumis :

- le premier est qu'il ne faut exclure aucune des parties en cause de la solution adoptée en définitive. Construire une réglementation juridique sur le contournement, voire l'anéantissement des positions de l'une de ces parties, serait une erreur qui pourrait être, à terme, chèrement payée ; la réforme devra nécessairement être équilibrée ; il conviendra donc de rechercher un compromis acceptable par le plus grand nombre des intervenants et, autant que possible, par l'ensemble de l'inter-profession portuaire, dans un esprit de responsabilité mutuelle ;

- le second principe est que l'on ne peut faire le bonheur des gens malgré eux. Il s'agit, là aussi, d'une vérité d'évidence mais combien ignorée. Dans cette perspective, le Sénat voudra, sans doute, prendre ses distances par rapport à des solutions trop technosstructurelles ou trop globales et privilégier des dispositions permettant une concertation aussi localisée que possible.

Votre Commission est bien consciente du fait que la réforme proposée met en cause la culture de profession des dockers. Elle n'ignore pas que ceux-ci ont obtenu leur statut actuel au terme de décennies de luttes. Elle sait à quel point le poids de l'histoire est grand dans les mentalités de professionnels dont les fils ont succédé aux pères et où le respect des anciens reste fort.

Elle connaît la réelle convivialité qui a pu régner, sur le terrain -en dépit de tout- entre dockers, syndicat et entreprises.

Mais, dans le même temps, votre Commission ne peut ignorer la marche du temps, celle des techniques, en France comme à l'étranger. Elle ne peut donc se résoudre à ce qu'un secteur d'activité se referme sur lui-même, sur le seul respect de ses traditions collectives -on pourrait presque dire corporatives- et se condamne lui-même par là.

C'est à la lumière de ces quelques idées que votre Commission vous propose d'examiner ce texte.

EXPOSE GENERAL

Avant de présenter l'économie générale du projet de loi, votre Commission des Affaires économiques et du Plan juge nécessaire de brosser à grands traits le cadre d'ensemble dans lequel il est présenté.

PREMIÈRE PARTIE

Le cadre d'ensemble de la réforme

La réforme de la manutention portuaire intervient, avant tout, pour tenter de remédier aux sérieuses difficultés auxquelles sont confrontés la plupart des ports français.

Or, votre Commission des Affaires économiques et du Plan observe d'emblée que le contexte général de l'élaboration du projet de loi qui vous est soumis révèle une démarche gouvernementale hésitante, un climat social dégradé et, en tout état de cause, la nécessité d'un traitement plus global des difficultés des ports français.

I. LES PORTS FRANÇAIS SE TROUVENT CONFRONTÉS À DES DIFFICULTÉS SÉRIEUSES

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut, ici, que rappeler le diagnostic qu'elle dressait lors de l'examen du projet de loi de finances pour 1992 (1). Plusieurs observations méritent d'être faites à cet égard :

(1) Cf. Avis "Ports maritimes" de M. Jean-François LEGRAND - Sénat (1991-1992) n°94 - Tome XIII.

- d'abord, les résultats des ports français sont peu satisfaisants sur le plan de la compétitivité ;
- ensuite, la situation financière des ports français est précaire ;
- enfin, l'emploi évolue défavorablement.

A. LES RÉSULTATS DES PORTS FRANÇAIS SONT PEU SATISFAISANTS SUR LE PLAN DE LA COMPÉTITIVITÉ

Certes, les ports français disposent d'atouts : une position géographique favorable ; des infrastructures souvent largement dimensionnées ; un savoir-faire solide ; enfin, des fonds de commerce d'une taille convenable.

Mais la conjoncture économique mondiale -ce n'est un secret pour personne- est médiocre. Cela ne manque pas d'avoir des conséquences néfastes pour le commerce maritime et ce d'autant plus que l'offre de tonnage a progressé plus rapidement (+ 2,6 %) en 1991 que la demande de transport (+ 1,2 %).

Si l'activité du vrac reste relativement ferme, en revanche les lignes régulières souffrent. Les taux de fret pour le pétrole chutent et les armements pétroliers français attendent la modification de la législation de 1928 qui régleme leur activité.

Si l'ensemble des ports français assure encore la moitié du commerce extérieur en tonnage et le quart en valeur, cette part diminue depuis deux ans au profit de ports étrangers, lesquels ont vu transiter, en 1990, 28,7 % de nos importations en valeur et 18,4 % de nos exportations.

La compétitivité, l'efficacité et la qualité de service sont - à l'évidence- au centre du défi que chacun des intervenants de la *"filière portuaire française"* doit relever si l'on veut éviter une érosion rapide de ses positions sur le marché.

Or, la situation actuelle des ports français et les résultats enregistrés au cours de ces dernières années sont préoccupants.

L'exposé des motifs du projet de loi emploie, à juste titre, l'expression de *"situation concurrentielle très défavorable par rapport à leurs principaux concurrents étrangers, notamment de la mer du Nord"*.

Deux indices permettent de saisir cette réalité : d'une part, les détournements de trafic ; d'autre part, l'évolution du trafic de transit.

1. Des détournements de trafic

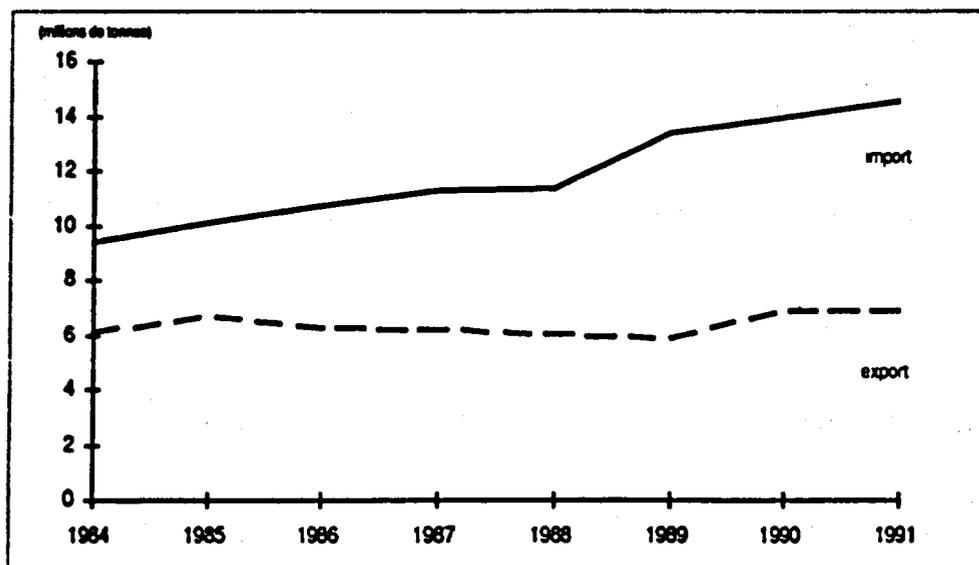
En 1991, d'après une étude de l'Observatoire économique et statistique des transports, le trafic généré par le commerce extérieur français et ayant transité par des ports étrangers était évalué à 14,5 millions de tonnes à l'importation et 6,9 millions de tonnes à l'exportation.

Cela représente 134,4 milliards de francs à l'importation et 75,3 milliards à l'exportation.

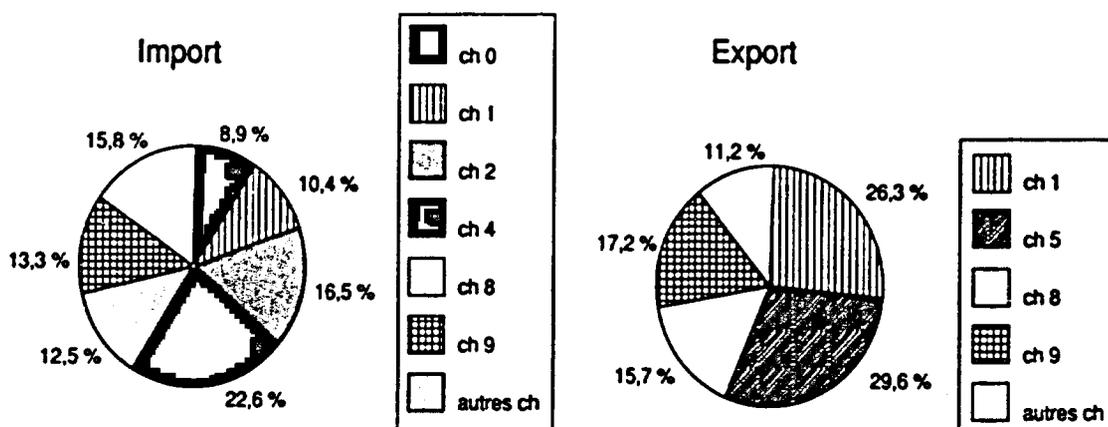
Il convient de préciser que 95 % en tonnage et 85 % en valeur des trafics détournés transitent par les ports belges et hollandais.

Curieusement la répartition de ces trafics entre la Belgique et les Pays-Bas est tout à fait différente selon le sens : à l'importation il y a presque deux fois plus de trafic transitant par la Belgique que par les Pays Bas, alors qu'à l'exportation la quasi totalité des trafics est acheminée par la Belgique.

EVOLUTION DES TRAFICS DÉTOURNÉS



La ventilation des trafics détournés par produit est assez semblable à celle de 1990 : à l'importation, on note toujours une prédominance des minerais, des combustibles minéraux solides, des produits manufacturés, des produits chimiques, des denrées alimentaires et des produits agricoles. A l'exportation, les tonnages les plus importants concernent comme en 1990 les produits métallurgiques, les denrées alimentaires, les produits manufacturés et les produits chimiques.



0 : agricole - 1 : alimentaire - 2 : combustibles - 4 : minerais - 5 : métallurgique - 8 chimie - 9 : produits manufacturés

Une grande partie des détournements concerne les trafics liés à la sidérurgie de la Lorraine et du Nord (35 % à l'importation et 21 % à l'exportation).

Certaines régions -Alsace, Lorraine, Champagne-Ardennes- sont desservies en grande majorité par les ports Nord-Européens. Ces détournements de trafic résultent à la fois de leur compétitivité propre et de leur avantage géographique, l'ensemble de ces facteurs, déterminants pour le choix d'un port, donnant un avantage économique net aux ports étrangers.

Malgré une position géographique a priori favorable aux ports français dans la région parisienne et la région Rhône-Alpes, une concurrence très vive existe pour les trafics de ces régions. Les "détras" y sont deux fois plus importantes à l'importation (26 à 27 % en tonnage hors pétrole brut) qu'à l'exportation (14 % environ).

Bien entendu, la succession de grèves qui ont affecté les ports français et sur lesquelles il sera revenu plus loin n'a pas manqué de contribuer aux détournements de trafic.

Dans le port du Havre, auquel on préfère celui d'Anvers, le recul du trafic du fait des grèves serait, à titre d'exemple, de l'ordre de 30 % à 40 %. Pour leur part, les lignes Carol-Eurocaribe qui ne s'estimaient plus en mesure d'assurer un service suffisamment fiable au départ du Havre ont décidé de suspendre cette escale. Le fret devait être chargé jusqu'à nouvel ordre à Zeebrugge.

Bien plus, la "conférence" maritime NEUSARA qui regroupe les armateurs de lignes régulières opérant sur l'Atlantique Nord a décidé de faire peser à compter du 5 avril une surcharge "WIS-WORK" de 400 dollars par conteneur EVP sur toutes les marchandises prévues pour être embarquées dans les ports français mais qui, à la suite des grèves répétées des dockers, doivent être réacheminées à partir de ces ports vers d'autres ports-étrangers- de sortie du continent ce qui occasionne aux armateurs d'importants surcoûts. Cette surcharge peut engendrer une augmentation du fret maritime allant jusqu'à 35 %.

2. L'évolution du trafic de transit

L'évolution du trafic de transit donne une autre indication sur la compétitivité des ports français.

On définit comme "*trafic de transit*" les marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance de pays étrangers ou leur étant destinées.

Une bonne partie du trafic de transit des ports français est constituée de produits pétroliers, qui représentaient en 1990 -dernière année connue sur ce point- environ 20 millions de tonnes. Ce trafic représentait 30 millions de tonnes en 1988. La forte baisse est due à la concurrence, voire au "*dumping*" de certains ports étrangers.

Le transit des vrac solides est réduit et ne concerne que le port de Marseille qui assure un trafic d'éclatement de charbon vers l'Italie d'environ 1 million de tonnes. Ce trafic a retrouvé, en 1990, son niveau de 1988 après la forte hausse de 1989.

Le trafic de transit de marchandises diverses, celles-ci représentant la plus forte valeur ajoutée par la communauté portuaire, est d'environ 14,7 millions de tonnes. Il se décompose en

3 millions de tonnes pour les conteneurs (essentiellement du transbordement maritime au Havre et à Marseille) et 11 millions de tonnes pour le trafic transmanche, en forte augmentation en raison de la position géographique très favorable des ports français.

Au total, le trafic de transit des ports français représentait 36 millions de tonnes en 1990 (en baisse de 5 % par rapport à 1989), dont 80 % correspondaient à du pétrole brut et à du trafic transmanche.

Les deux tableaux qui suivent permettent de mesurer la position respective des ports français :

TRAFICS DE MARCHANDISES DIVERSES

(en milliers de tonnes)

unité : Kt	1989	1990	Variation 90/89 en %
HAMBOURG	25.771	28.555	10,80
BREME	20.466	19.200	- 6,19
ROTTERDAM	59.230	58.380	- 1,44
ZEEBRUGGE	15.548	16.964	9,11
ANVERS	42.164	43.520	3,22
GAND	3.420	3.660	7,02
AMSTERDAM	4.563	6.187	35,59
DUNKERQUE	8.656	7.444	- 14,00
LE HAVRE	12.235	11.713	- 4,27
ROUEN	2.479	2.251	- 9,20
NANTES-S. NAZAIRE	1.370	1.426	4,09
BORDEAUX	955	797	- 16,54
MARSEILLE	10.635	10.639	0,04

TRAFICS DE CONTENEURS

(en milliers de tonnes)

	1989	1990	Variation 90/89 en %
HAMBOURG	17.055	19.587	14,85
BREME	11.700	11.359	- 2,91
ROTTERDAM	40.359	40.780	1,04
ZEEBRUGGE	3.574	3.947	10,44
ANVERS	15.074	16.553	9,81
GAND	-	102	-
AMSTERDAM	881	988	12,15
DUNKERQUE	935	782	- 16,41
LE HAVRE	8.958	8.343	- 5,81
ROUEN	922	929	0,79
NANTES S. N.	142	206	44,65
BORDEAUX	390	321	- 17,65
MARSEILLE	5.371	5.372	0,02

Le tableau qui suit permet d'avoir une vision d'ensemble des ports français pour la dernière année connue.

TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS EN 1991
(En milliers de tonnes.)

Ports	Vracs liquides (dont produits pétroliers)		Vracs solides		Diverses (dont conteneurs)		Total		Entrées		Sorties	
	1991	% 91/90	1991	% 91/90	1991	% 91/90	1991	% 91/90	1991	% 91/90	1991	% 91/90
Dunkerque	12 002,4 (11 125,5)	+17,3 (+21,6)	20 605,1	+ 9,1	8 133,2 (806,2)	+ 9,3 (+3,2)	40 740,7	+11,5	30 343,4	+12,3	10 397,3	+ 9,0
Calais	161,6	- 9,1	968,1	+ 46,6	16 040,2 (2,0)	+ 5,6 (-89,3)	17 169,9	+ 7,1	8 064,4	+ 8,8	9 105,5	+ 5,7
Boulogne-sur-Mer	45,1 (45,1)	+ 3,2 (+3,2)	1 474,7	- 21,4	2 784,7 (1,1)	-19,2 (-62,1)	4 304,5	-19,8	2 211,9	-20,8	2 092,6	-18,7
Dieppe	93,5	+13,2	150,9	+115,1	1 282,8	-25,6	1 527,1	-18,7	801,1	-10,2	726,0	-26,3
Le Havre	38 485,5 (36 916,5)	+ 7,3 (+8,3)	6 588,9	+ 2,6	12 141,8 (8 768,8)	+ 3,7 (+5,1)	57 216,2	+ 5,9	44 470,5	+ 4,4	12 745,7	+11,8
Rouen	9 182,0 (7 523,9)	+14,7 (+23,3)	11 666,2	- 3,3	2 252,2 (936,7)	-	23 100,4	+ 3,4	10 130,5	+19,5	12 969,9	- 6,4
Caen	23,7 (6,4)	-10,3	2 141,2	- 5,2	1 693,7 (18,5)	- 1,7 (-5,7)	3 858,6	- 3,8	2 590,6	+ 0,8	1 260,0	-11,9
Cherbourg	67,5 (67,5)	-10,9 (-10,9)	329,8	+195,4	3 192,4	+31,8	3 589,6	+37,6	1 649,7	+23,9	1 939,9	+51,9
Saint-Malo	410,2 (223,4)	+18,6 (+17,5)	683,6	- 17,7	508,7 (16,2)	-11,9 (-20,1)	1 602,5	- 8,6	1 367,4	- 9,2	235,1	- 4,7
Brest	769,5 (633,7)	- 6,1 (-10,7)	790,4	+ 3,2	165,5	- 6,2	1 725,4	- 2,1	1 475,2	- 2,5	250,2	+ 0,6
Lorient	1 010,0 (850,4)	+13,9 (+8,9)	2 300,1	+ 5,6	44,0 (0,4)	- 5,7	3 354,1	+ 7,8	3 319,6	+ 7,8	34,6	+ 7,2
Nantes/Saint-Nazaire ...	17 443,4 (16 680,1)	- 3,1 (-3,6)	6 276,0	+ 13,7	1 436,3 (248,2)	+ 0,8 (+18,2)	25 155,7	+ 0,9	20 989,0	+ 4,5	4 166,7	-14,1
La Rochelle	2 465,5 (2 376,0)	+15,3 (+14,6)	2 942,7	+ 15,2	887,4	- 8,7	6 295,7	+11,2	3 875,3	+ 4,2	2 420,4	+24,4
Bordeaux	5 082,7 (4 671,1)	+ 0,5 (-0,4)	2 988,9	- 21,1	733,8 (293,4)	- 8,4 (-15,5)	8 503,3	- 8,7	5 878,9	- 2,2	2 926,4	-19,5
Bayonne	1 195,1 (662,8)	- 6,5 (-0,7)	1 839,5	- 5,8	52,8	-16,0	3 087,4	- 6,3	998,6	- 7,6	2 088,7	- 5,6
Port-La-Nouvelle	1 581,4 (1 443,0)	+14,4 (+21,0)	950,2	+ 10,3	84,7	-28,8	2 616,3	+10,7	1 575,5	+14,2	1 040,8	+ 5,8
Sète	1 856,8 (1 502,6)	-13,5 (-17,2)	1 177,1	- 17,8	770,3 (181,7)	-10,2 (+7,2)	3 804,2	-14,2	3 101,4	-11,8	702,9	-23,7
Marseille	66 053,7 (63 705,8)	+ 0,7 (+1,7)	13 028,1	- 7,4	10 278,0 (4 898,6)	- 3,4 (-8,8)	89 359,8	- 1,1	74 706,5	+ 1,6	14 653,3	-12,9
Bastia	194,5 (194,5)	+ 1,6 (+ 1,6)	67,5	- 32,9	1 355,6	+ 2,4	1 617,0	-	1 061,4	- 2,9	555,6	+ 6,1
Total ports autonomes ...	148 249,6 (140 622,9)	+ 3,8 (+5,0)	61 153,2	+ 0,7	34 975,2 (15 951,8)	+ 2,1 (-0,2)	244 378,0	+ 2,8	186 518,8	+ 5,0	57 859,3	- 3,7
Total 19 ports	158 123,4 (148 628,2)	+ 3,8 (+4,9)	76 968,9	+ 0,7	63 838,1 (16 171,9)	+ 1,5 (-0,3)	298 930,4	+ 2,5	218 610,7	+ 4,3	80 319,7	- 2,2

B. LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS FRANÇAIS EST PRÉCAIRE

1. Les ports autonomes

En 1990, sur l'ensemble des ports autonomes, le trafic était en régression de 0,4 %.

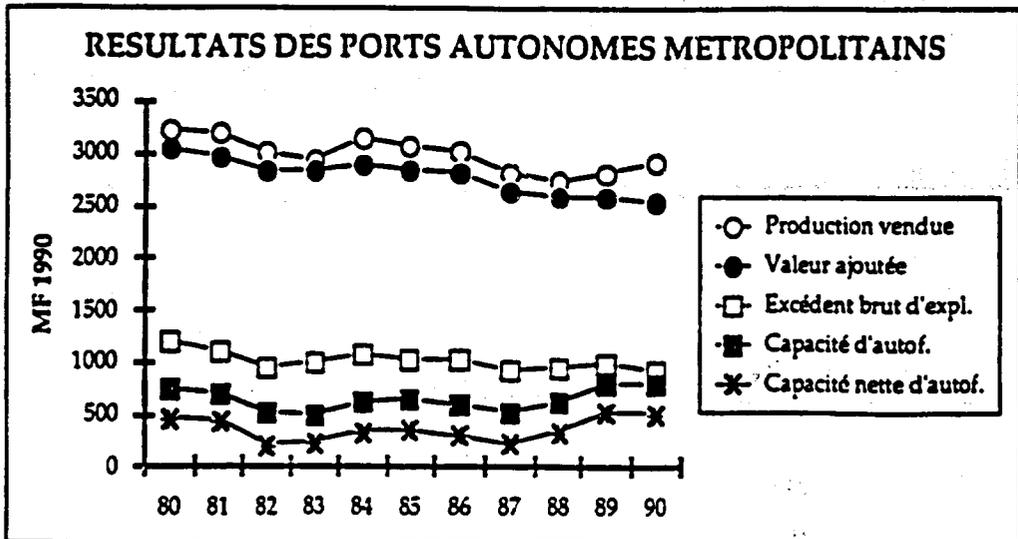
Ainsi, la situation financière consolidée de l'ensemble des ports autonomes métropolitains reflétait une certaine stagnation. La production vendue était pratiquement stable avec 2 906 millions de francs contre 2 904 millions en 1989. Hors ristournes commerciales pratiquées à Marseille dans le cadre du plan de conquête des trafics, la production vendue n'avait augmenté que de 0,5 % en millions de francs courants.

Compte tenu de l'évolution des consommations extérieures et malgré une croissance des frais de personnel (y compris charges salariales) à peine supérieure à l'inflation, l'excédent brut d'exploitation (E.B.E.) avait baissé de 1,9%. La capacité d'autofinancement s'était maintenue au niveau de 1989, grâce notamment à la réduction des charges financières.

Les ports autonomes avaient pu cependant financer leur investissement à hauteur de 46 % (soit 770 millions de francs) (1) tout en ménageant un accroissement de leurs fonds propres de 65 millions de francs.

(1) auxquels s'ajoutent 14 millions d'emprunts.

L'effort de réduction de la dette était poursuivi, celle-ci ayant régressé, puisqu'elle était passée, en francs constants de 1990, de 7 000 millions de francs en 1980 à 1 783 millions à la fin de l'année 1990.



2. Les ports non autonomes d'intérêt national

Pour 1990, les résultats ont été contrastés d'un port à l'autre selon le type d'activité dominante (pêche ou commerce), ainsi que cela avait déjà pu être constaté les années précédentes.

Il faut noter la relativement bonne situation financière de la concession d'outillage public de Calais, qui se situe, par ses capacités d'investissement, juste derrière les ports autonomes de Marseille et du Havre. Son endettement est faible. Ce port devrait pouvoir absorber favorablement la mise en service du tunnel Transmanche. Avec la réalisation pratiquement achevée, sans emprunt, du nouveau port à l'Est, il prépare sa diversification vers les trafics de vrac. La situation financière de toutes les concessions de pêche, à l'exception de Concarneau, est très délicate. Certains programmes devront être revus en baisse, mais d'importants investissements sont nécessaires pour mettre les installations en conformité avec les nouvelles normes sanitaires européennes.

En ce qui concerne les ports de commerce, plusieurs de ceux-ci ont vu leur situation financière s'améliorer : c'est ainsi que Saint-Malo et Cherbourg vont pouvoir investir dans des conditions financières assainies.

Mais, d'autres ports connaissent des difficultés persistantes :

- Brest, où un plan de désendettement a été mis en oeuvre, une partie de la dette ayant été remboursée par anticipation grâce aux apports financiers de l'Etat et des collectivités locales ;

- Sète, où l'état financier très difficile de la concession oblige à poursuivre la politique de redressement et à limiter ses investissements aux projets financièrement rentables à court terme et ne nécessitant pas de recours à l'emprunt ;

- Toulon, malgré l'indemnité de 30 millions de francs versée à la chambre de commerce et d'industrie, en contrepartie de la sortie de la concession des terrains de la NORMED.

3. L'évolution des principaux tarifs portuaires

Les tarifs portuaires recouvrent principalement les droits de port et les taxes d'outillages publics. Ils sont perçus au profit des ports autonomes ou des concessionnaires de l'outillage public pour les ports de commerce non autonomes.

Fixés conformément aux directives gouvernementales jusqu'au premier trimestre 1986, ces tarifs bénéficient, actuellement, d'un régime de liberté et sont établis à l'échelon local selon une procédure déconcentrée et en fonction de la situation de chacun des établissements.

La loi fait d'ailleurs obligation au conseil d'administration des ports autonomes de soumettre chaque année à l'approbation des autorités compétentes un état prévisionnel des produits et charges d'exploitation et des opérations en capital. Cet état doit comporter un compte prévisionnel d'exploitation présenté en équilibre. D'autres tarifs recouvrent des prestations annexes pour le navire, le pilotage, le remorquage et le lamanage.

Pour les six ports autonomes, qui représentent 80 % des parts de trafic, les relèvements des droits de ports intervenus en 1990 s'établissaient comme suit :

	Evolution en 1989		Evolution en 1990		Evolution en 1991	
	Droits de port	Outillage	Droits de port	Outillage	Droits de port	Outillage
DUNKERQUE	2,40	2,80	3,50	3,50	2,50	2,50
LE HAVRE	2,40	2,40	2,70	2,70	2,90	2,90
ROUEN	3,00	0,00	3,00	1,00	4,00	4,00
NANTES SAINT- NAZAIRE	3,00	3,00	2,80	2,50	2,90	2,90
BORDEAUX	2,20	1,80	1,70	0,00	2,20	3,00
MARSEILLE	0,00	0,00	-0,20	-0,20	0,00	0,00

Pour apprécier cet élément de concurrence, l'évolution des tarifs des principaux ports européens et français de 1986 à 1991 se trouve détaillée dans le tableau ci-après :

ÉVOLUTION DES TARIFS DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS ET FRANÇAIS

Notes : indice base 100 en 1986	1986 %	1986 indice F.F.	1987 %	1987 indice F.F.	1988 %	1988 indice F.F.	1989 %	1989 indice F.F.	1990 %	1990 indice F.F.	1991 %	1991 indice F.F.
ROTTERDAM												
Droits de port	3,50 %	100,00	0,00 %	104,87	0,00 %	106,29	0,00 %	106,29	1,50 %	106,45	2,50 %	110,84
Pilotage	3,00 %	100,00	0,00 %	104,87	0,00 %	106,29	1,50 %	107,88	n.d.	"	n.d.	"
Remorquage	4,00 %	100,00	0,00 %	104,87	0,00 %	106,29	3,00 %	109,47	n.d.	"	n.d.	"
(Europoort)	3,00 %	100,00	"	"	"	"	"	"	n.d.	"	n.d.	"
Lamanage	4,00 %	100,00	0,00 %	104,87	0,00 %	106,29	0,00 %	106,29	n.d.	"	n.d.	"
Valeur Hfl	2,83 F	"	2,97 F	"	3,01 F	"	3,01 F	"	2,97 F	"	3,01 F	"
ANVERS												
Droits de port	5,50 %	100,00	3,00 %	103,00	1,50 %	104,50	1,00 %	105,60	1,00 %	106,66	1,50 %	108,26
Pilotage	3,00 %	100,00	0,00 %	100,00	0,00 %	100,00	1,50 %	101,50	3,00 %	104,55	4,00 %	108,73
Remorquage (mer) ..	5,50 %	100,00	0,00 %	100,00	5,00 %	105,00	0,00 %	105,00	1,00 %	106,05	n.d.	"
(bassin)	0,00 %	100,00	5,50 %	105,50	1,50 %	107,80	1,00 %	108,15	1,00 %	109,23	1,50 %	110,87
Lamanage	3,85 %	100,00	0,00 %	100,00	1,50 %	101,50	0,00 %	101,50	3,30 %	104,85	n.d.	"
Valeur F.B.	0,16 F	"										
Indice I.N.S.E.E. ...	2,10 %	100,00	3,10 %	103,10	3,10 %	106,30	3,56 %	110,08	3,39 %	113,81	2,80 %	117,00
DUNKERQUE												
Droits de port	5,40 %	100,00	2,90 %	102,90	2,90 %	105,88	2,40 %	108,42	3,50 %	112,22	2,50 %	115,02
Pilotage	2,00 %	100,00	0,00 %	100,00	2,40 %	102,40	2,50 %	104,96	2,60 %	107,69	4,20 %	112,21
Remorquage	6,00 %	100,00	2,50 %	102,50	3,30 %	105,88	3,00 %	109,06	3,00 %	112,33	3,50 %	116,26
Lamanage	3,50 %	100,00	2,50 %	102,50	8,00 %	170,70	3,00 %	114,02	3,00 %	117,44	3,50 %	121,55
LE HAVRE												
Droits de port	5,50 %	100,00	2,00 %	102,00	2,50 %	104,55	2,40 %	107,06	2,70 %	109,95	2,90 %	113,14
Pilotage	4,40 %	100,00	1,99 %	101,99	1,00 %	103,62	2,40 %	106,11	1,90 %	108,13	3,49 %	111,90
Remorquage	13,80 %	100,00	2,00 %	102,00	0,00 %	102,00	2,30 %	104,35	2,80 %	107,27	2,90 %	110,38
Lamanage	8,50 %	100,00	2,00 %	102,00	1,50 %	103,53	3,20 %	106,80	2,60 %	109,58	3,30 %	113,19
ROUEN												
Droits de port	2,90 %	100,00	2,00 %	102,00	3,00 %	105,06	3,00 %	108,21	3,00 %	111,46	4,00 %	115,92
Pilotage	3,90 %	100,00	1,70 %	101,70	2,70 %	104,45	2,30 %	106,85	3,10 %	110,16	3,00 %	113,47
Remorquage	2,00 %	100,00	3,05 %	103,05	6,10 %	109,34	2,40 %	111,96	4,30 %	116,77	4,34 %	121,84
Lamanage	5,90 %	100,00	1,50 %	101,50	3,50 %	105,05	2,50 %	107,68	3,00 %	110,91	2,90 %	114,13
MARSEILLE												
Droits de port	2,90 %	100,00	2,00 %	102,00	3,00 %	105,06	0,00 %	105,06	- 0,20 %	104,85	0,00 %	104,85
Pilotage	3,40 %	100,00	- 2,13 %	97,87	8,80 %	106,48	1,90 %	108,50	2,25 %	110,94	3,00 %	114,27
Remorquage	4,80 %	100,00	2,60 %	102,60	5,00 %	107,73	3,50 %	111,50	2,10 %	113,84	3,00 %	117,26
Lamanage	4,30 %	100,00	4,50 %	104,50	5,00 %	109,03	2,00 %	111,92	1,70 %	113,82	3,00 %	117,24

C. L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES PORTS FRANÇAIS EST DÉFAVORABLE

Globalement, les activités des ports français génèrent plusieurs types d'emplois :

- les emplois industriels ;**
- les emplois directs portuaires ;**
- les emplois directs.**

La proximité immédiate des navires, pour les approvisionnements en produits bruts ou semi-finis, constitue un avantage déterminant (coûts, délai) pour les industries. D'où la création de zones industrielles portuaires couvrant de nombreux secteurs d'activités.

Au total, les ports autonomes impliquent quelques 60 000 emplois industriels directs, les ports non autonomes 16 000, soit 76 000 emplois industriels directs.

Le nombre des emplois directs portuaires s'élève à 45 400 environ. Ils concernent les intervenants dans l'organisation de l'activité portuaire (établissements portuaires, pilotes, agents maritimes, consignataires, courtiers, dockers, transitaires...). La tendance globale est à la baisse.

Les emplois induits couvrent les activités intermédiaires, les services, le stockage, la distribution. Leur nombre est estimé à 200 000 environ. Ils tendent à augmenter.

RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PORTUAIRES

(Ports métropolitains seulement)

	Ports autonomes	Ports d'intérêt national	Total
Personnels PA	6 800		6 800
Personnels CCI		1 500	1 500
Pilotage, remorquage, lamanage	2 000	500	2 500
Agences maritimes, consignation, transit, courtage	8 800	1 700	10 500
Armements	4 600	2 100	6 700
Manutention	3 800	900	4 700
Dockers, carte G	6 600	1 700	8 300
Divers (gardiennage, avitaillement)	2 700	100	2 800
TOTAL	35 300	10 100	45 400*

* hors douane et police portuaire

Concernant le cas précis des dockers, de 1980 à 1986, la situation de l'emploi s'est, en moyenne, fortement dégradée dans les ports autonomes, comme dans les autres ports, même si elle s'est un peu redressée à la suite des plans sociaux de 1987-1988, mis en oeuvre dans chacun des ports autonomes. L'effectif des dockers professionnels, qui était de 12 248 en 1986, a ainsi été ramené à 8 816 fin 1988 et à 8 635 fin 1989.

Des efforts ont été accomplis. Mais les problèmes ont subsisté.

Au total, neuf plans sociaux visant à réduire le taux de chômage partiel des dockers et à améliorer la compétitivité des ports ont été conclus dans tous les ports autonomes, ainsi qu'à Boulogne, Dieppe et Bayonne.

Ces plans ont été conçus avec deux volets d'égale importance :

- un volet social, visant à réduire les effectifs de dockers en combinant des mesures d'âge (cessation d'activité à partir de 50 à 54 ans suivant les cas) et des incitations au départ (congs de conversion pour de jeunes dockers, primes au départ) ; les divers plans

ont atteint un coût de 1,469 milliard de francs, dont 515 millions pour les ASSEDIC et 204 millions au titre du F.N.E. ;

COÛT DES PLANS SOCIAUX DE 1987 ET 1988

Port	Dunkerque	Le Havre	Rouen	St-Nazaire	Bordeaux	Marseille	TOTAL
Départ prévus	326	650	398	75	125	730	2 304
Départ réels	320	581	388	74	117	683	2 163
	25 %	21 %	26 %	27 %	31 %		
Entreprises	14 MF	300 MF	14 MF	4 MF	11 MF	25 MF	268 MF
Port autonome	14 MF	20 MF	28 MF	5 MF	11 MF	130 MF	208 MF
Collectivités	35 MF	45 MF	14 MF	4 MF	6 MF	45 MF	149 MF
Etat (mesure spéc.)	25 MF	0 MF	0 MF	0 MF	0 MF	0 MF	25 MF
F.N.E.	13 MF	170 MF	1 MF	1 MF	5 MF	14 MF	204 MF
<i>Sous-total</i>	101 MF	535 MF	57 MF	14 MF	33 MF	214 MF	954 MF
Assedic	152 MF	0 MF	74 MF	18 MF	20 MF	251 MF	515 MF
Total	253 MF	535 MF	131 MF	32 MF	53 MF	465 MF	1 469 MF
Coût moyen/docker	776 KF	823 KF	329 KF	427 KF	424 KF	637 KF	638 KF

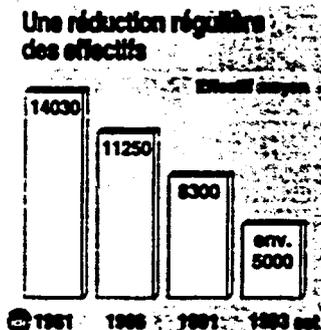
- un volet économique, visant à augmenter la compétitivité du port par une amélioration de l'organisation du travail (réduction des équipes notamment), une plus grande souplesse dans l'utilisation de la main-d'oeuvre et la diminution de certaines dépenses.

Le volet économique était destiné à réduire les tarifs de manutention, mais il était également indispensable pour permettre un financement partiel du plan social

Ces plans ont, globalement, permis le départ de près de 2 300 dockers professionnels.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DOCKERS

	Effectif fin 1986	Incomplet 1986 (%)	Effectif fin 1988	Incomplet 1988 (%)	Effectif mi 1989	Incomplet 1989 (%)	Effectif fin 1990	Incomplet 1990 (%)
Ajaccio	20	1,6	22	1,4	21	»	18	»
Bestia	38	9,6	35	1,9	35	0,1	26	»
Bayonne	52	45,7	38	46,3	38	33,2	38	26,9
Bordeaux	344	34,5	230	43,4	229	34,4	230	43,5
Boulogne	303	30,5	267	39,1	260	44,4	249	37,3
Brest	101	18,8	88	17,4	88	23,6	82	20,4
Caen	44	19,0	43	16,3	40	12,9	41	9,2
Calais	93	36,3	82	28,3	81	36,9	80	14,7
Cherbourg	52	6,9	50	38,6	50	36,5	50	39,6
Concarneau	105	26,6	110	21,3	110	19,9	120	20,0
Dieppe	267	55,2	177	56,1	170	50,6	167	58,3
Douarnenez	22	31,7	18	15,3	18	17,3	17	14,8
Dunkerque	1 296	41,2	1 015	26,7	1 013	22,3	997	34,9
Fécamp	14	45,9	13	49,2	13	53,1	12	56,2
Honfleur	22	41,6	20	40,5	20	44,2	20	53,5
La Rochelle	188	38,2	176	30,6	176	35,3	163	45,2
Le Havre	2 740	29,9	2 150	11,1	2 148	10,2	2 121	18,1
Le Tréport	11	20,7	9	35,3	9	26,8	9	21
Lorient	235	19,1	221	15,7	236	18,2	231	17,7
Marseille-E.	1 996	32,7	1 391	28,8	1 373	25,6	1 364	24,7
Marseille-O.	829	25,6	707	42,3	693	38,9	689	36,3
Nantes	273	41,1	197	33,5	196	28,8	193	36,1
Nice	72	51,2	64	39,3	64	43,8	62	37,5
P.-La-Nouv.	40	34,8	33	37,4	33	22,2	33	21,5
P.-Vendres	51	16,5	49	32,1	49	39,7	48	52,1
Roscoff	10	6,4	12	0,8	12	0,4	11	3,3
Rouen	1 515	38,9	1 119	44,6	1 115	50,4	842	49,9
Saint-Malo	88	30,3	87	28,3	86	24,8	85	26
Saint-Nazaire ...	125	7,5	129	8,4	129	4,2	129	4,8
Sète	233	29,8	218	28,1	211	32,5	196	25,3
Toulon	14	29,9	13	22,3	13	20,1	13	20,8
Verdon	36	40,2	30	41,8	30	43,2	27	47,9
Total	11 229	33,1	8 813	27,6	8 759	26,6	8 363	29,7



Source : Les Echos - 15 avril 1992.

Pour ce qui est des gains de compétitivité renégociés dans le cadre des plans sociaux, ils ont permis de réduire les coûts de main-d'oeuvre ; les réductions obtenues sont évidemment variables d'un port à l'autre, mais elles ont pu être chiffrées de 5 à 11 % du chiffre d'affaires de la manutention selon les cas ; elles ont résulté surtout d'ajustements dans la composition des équipes.

De façon générale, on peut dire que les plans sociaux de 1987 et de 1988 ont bien été réalisés comme prévus et que les gains de productivité et la diminution des coûts des facteurs de production qui en ont résulté se sont traduits par des baisses de prix de manutention. Mais, de 1988 à 1992, aucun progrès significatif n'a pu être obtenu dans le cadre des discussions paritaires entre dockers et entreprises de manutention.

En définitive, il apparaît que les plans sociaux de 1987 et 1988 ont certes apporté une amélioration passagère mais qu'ils n'ont pas permis de traiter au fond le problème de la manutention portuaire dans les ports français.

Le tableau ci-après retrace l'évolution de l'effectif des dockers professionnels de fin 1986 à fin 1990 pour les six ports autonomes, qui représentent plus de 90 % du trafic total des ports français, ainsi que leur taux d'inemploi (exprimé en pourcentage) :

	EFFECTIF		TAUX D'INEMPLOI DES DOCKERS				
	1986	1990	1986	1987	1988	1989	1990
DUNKERQUE	1 296	997	41,2	36,6	26,7	22,3	34,9
LE HAVRE	2 740	2 121	29,9	18,3	11,1	10,2	18,1
MARSEILLE-EST	1 996	1 364	32,7	37,3	28,8	25,6	24,7
MARSEILLE-OUEST	829	689	25,6	33,8	42,3	38,9	36,3
ROUEN	1 515	842	38,9	46,2	44,6	50,4	52,1
NANTES	273	193	41,1	39,7	33,5	28,8	36,1
SAINT-NAZAIRE	125	129	7,5	5,7	8,4	4,2	4,8
BORDEAUX	303	230	34,5	39,7	43,4	34,4	43,5
VERDON	36	27	40,2	44,0	41,8	38,9	47,9
ENSEMBLE	9 113	6 592	33,5	32,6	26,9	26,6	29,6

Ces résultats mettent en évidence des améliorations au moins jusqu'en 1989, qui s'expliquent par l'application des plans sociaux, pour Le Havre, Dunkerque, Marseille-Est et Nantes. Mais on voit aussi que, le plus souvent, ces améliorations n'ont été que provisoires et on observe une forte remontée de l'inemploi en 1990 à Dunkerque, à Nantes et au Havre.

La progression de l'inemploi a repris en fonction de l'évolution des techniques de manutention et de conditionnement. Selon les experts, à trafic constant et en adaptant l'organisation du travail à l'évolution de ces techniques, la quantité de travail fournie aux dockers baisse en moyenne de près de 10 % par an ; sauf conjoncture particulièrement favorable, il apparaît dès lors que l'inemploi ne peut qu'augmenter.

C'est ce que l'exprime avec justesse l'exposé des motifs du projet de loi :

"Au fil des années, les techniques de conditionnement et de manutention des marchandises ont profondément évolué, avec, en particulier, l'apparition et le développement de la conteneurisation et de la palettisation, ainsi que de la manutention horizontale par roulage. Cette évolution a entraîné progressivement d'importantes conséquences. Les besoins réels en main d'oeuvre, à trafic équivalent,

ont considérablement diminué. Par ailleurs, le métier de docker est devenu davantage un métier de spécialiste : alors qu'hier la manutention se faisait à la force des bras, elle se fait aujourd'hui à l'aide d'engins parfois très complexes et perfectionnés. Enfin, les besoins en main d'oeuvre, au jour le jour, sont devenus beaucoup moins irréguliers, car les grandes pointes dues au fait qu'il fallait autrefois plusieurs centaines de dockers pour décharger certains navires ont disparu et les rotations des navires, notamment des porte-conteneurs organisés en lignes régulières, sont mieux programmées."

Au demeurant, il convient de constater qu'on observe dans les ports européens une réduction sensible des effectifs de dockers au cours des dernières années :

- en Grande-Bretagne, l'effectif des dockers enregistrés était passé de 26 000 en 1978 à 9 221 en juin 1989, puis à 4 487 à fin 1989, à la suite de l'abrogation du "National Dock Labour Scheme", l'équivalent de notre loi de 1947 ;

- à Anvers, bien que le trafic de marchandises diverses ait fortement progressé, l'effectif a dû être réduit de 12 400 en 1970 à 9 500 en 1980, puis à 8 000 en 1988 et à 7 700 en 1990 ; la plupart des dockers sont pratiquement des permanents d'entreprise, mais on peut néanmoins déterminer un taux d'inemploi global d'environ 15 % pour l'année 1990 ;

- à Rotterdam, l'effectif employé effectivement dans la manutention portuaire a été divisé presque par deux en dix ans ; certaines entreprises se sont trouvées récemment en manque de main-d'oeuvre ;

- en Italie, il y avait 22.000 dockers en 1980, il y en avait 10.000 en début d'année et il est prévu de réduire l'effectif à 4 400 à fin 1992 ;

- en Espagne, l'effectif des dockers est passé de 12 000 en 1983 à 9 000 en 1987 et il est d'environ 7 000 actuellement.

Ce qui, en revanche, est peut-être spécifique des ports français, c'est l'existence de sureffectifs.

Selon l'exposé des motifs du projet de loi, les ports français connaissent *"de très nombreux sureffectifs de dockers professionnels : sureffectifs apparents, mis en évidence par des taux d'inemploi excessifs, qui induisent des coûts élevés d'indemnisation du chômage ; mais aussi sureffectifs cachés apparaissant dans une organisation du travail insuffisamment efficace, manquant de souplesse, avec des équipes de travail largement surdimensionnées."*

Faut-il, pour autant, affirmer, comme le faisait une certaine presse récemment, que les dockers sont "deux fois trop nombreux ?" Une telle affirmation est sans doute un peu excessive.

En tout état de cause, les excellents rapports DUPUYDAUBY et BROSSIER se rejoignent pour estimer que la France connaît encore aujourd'hui un sureffectif de dockers sur l'ensemble de nos ports.

Or, votre Commission s'est fait confirmer que des cartes de docker ont -en dépit de tout- été attribuées dans la période récente. Certes, les attributions de cartes ont atteint des chiffres modestes ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

**Nombre de cartes de docker professionnel
octroyées
(1986-1991)**

Année	Nombre de cartes	Ports concernés
1986	1	Roscoff
1987	12	Ajaccio - Roscoff - St Nazaire
1988	10	Concarneau - St Nazaire
1989	15	Lorient
1990	23	Le Havre - Concarneau
1991	9	Bastia - Caen
1992	0	

Source : Secrétariat d'Etat à la mer

Mais compte tenu des charges considérables que ne manquera pas de faire peser sur l'inter-profession portuaire la nécessaire reconversion des anciens dockers, votre Commission ne peut que regretter ces attributions de cartes et s'interroger sur le sens des responsabilités des entreprises ou organisations qui ont cru bon de les solliciter.

II. L'ÉLABORATION DU PROJET DE LOI RÉVÈLE UNE DÉMARCHE HÉSITANTE, UN CLIMAT SOCIAL DÉGRADÉ ET LA NÉCESSITÉ D'UN TRAITEMENT PLUS GLOBAL DES DIFFICULTÉS DES PORTS FRANÇAIS

A. UNE ÉLABORATION UN PEU HÉSITANTE MAIS NON DÉPOURVUE DE COURAGE

L'élaboration du projet de loi par le Gouvernement a été un peu hésitante. Sans doute ce fait est-il dû au souci de consulter l'ensemble des professions concernées par une éventuelle réforme mais, en ce domaine, les revendications des uns ou des autres ont parfois pu rebondir du fait de l'absence de parti fermement pris au niveau de l'Exécutif.

A l'automne 1990, semble-t-il au regard des conséquences désastreuses pour l'industrie locale de la longue grève de Dunkerque, M. DELEBARRE, maire de Dunkerque et alors Ministre en charge des Transports, initia un premier projet de réforme. Ce projet fut ensuite approfondi par MM. Louis BESSON et Jacques MELLICK. Il fut poursuivi par M. Paul QUILES et le Secrétaire d'Etat à la Mer, Jean-Yves LE DRIAN, par ailleurs maire de Lorient.

Au cours de l'été 1991, le Gouvernement était présenté comme se livrant à des consultations n'excluant rien et le Secrétaire d'Etat à la Mer comme s'étant engagé à proposer "quelque chose (...) pour la rentrée".

Lors de la discussion du projet de loi de finances pour 1992, notre collègue Jean-François LEGRAND observait :

"A cet égard, les hésitations gouvernementales font peser sur la situation des ports français des incertitudes qui ne peuvent être que préjudiciables à la consolidation de leur avenir"⁽¹⁾.

Le plan de modernisation de la filière portuaire fut enfin proposé par M. LE DRIAN le 28 novembre 1991.

(1) Avis n° 94 - Tome XIII de M. Jean-François LEGRAND "Ports maritimes" - Sénat 1991-1992, page 7.

Ce plan comprenait quatre points destinés à rétablir la compétitivité et la fiabilité des ports français :

- réduction des coûts de passage de bout en bout ;
- amélioration du climat social et des relations de travail ;
- développement de la formation et de la qualification des travailleurs portuaires ;
- renforcement de l'initiative et de l'autonomie des acteurs locaux.

Le projet de loi fut soumis au Conseil d'Etat qui se prononça sur son texte le 3 avril 1992. Le projet devait initialement être inscrit à l'ordre du jour du Conseil des Ministres du 8 avril 1992.

La démission du Gouvernement de Mme Edith CRESSON et le remplacement de M. Jean-Yves LE DRIAN par l'actuel Secrétaire d'Etat à la Mer purent laisser penser que l'examen du projet de réforme du statut des dockers serait reporté dans le temps.

Un émoi certain fut ainsi causé dans l'inter-profession portuaire par les déclarations du Secrétaire d'Etat, en date du 6 avril 1992, selon lesquelles il souhaitait "achever la concertation préalable à l'adoption de ce projet de loi".

De fait, la négociation avec la Fédération nationale des Ports et Docks - CGT fut reprise ainsi qu'avec l'Union nationale des industries de la Maintenance (UNIM), l'Union des ports autonomes et des Chambres de commerce et d'industrie (UPPACIM) et le CNUT. Mais, fort heureusement, une volonté d'aboutir existait chez les professionnels.

Le nouveau Premier Ministre, M. Pierre BÉRÉGOVOY, devait, dans la première déclaration de politique générale qu'il prononça devant le Parlement, le 8 avril 1992, indiquer :

"Les réformes seront poursuivies pour rendre nos structures économiques plus performantes : je pense notamment à la modernisation portuaire".

C'est ainsi que le projet de loi fut adopté en Conseil des Ministres le 15 avril 1992.

Il reste que votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que prendre acte des hommages qui ont été adressés à M. Jean-Yves LE DRIAN, Secrétaire d'Etat à la Mer, pour la façon dont il a mené la préparation de la réforme.

Elle observe, en particulier, que le Comité central des Armateurs de France (C.C.A.F.) a témoigné à celui-ci, lors de son départ du Gouvernement, "*sa reconnaissance pour le courage et la ténacité dont il a fait preuve*".

Elle note que le Premier Ministre, dans sa déclaration de politique générale du 8 avril 1992 et alors qu'il n'avait pas cru devoir s'attacher le concours de celui-ci dans le Gouvernement qu'il venait de former, a expressément évoqué "*la modernisation portuaire engagée par Jean-Yves LE DRIAN*".

Or, voici qu'au terme de ces presque deux ans d'hésitation, le Gouvernement déclare d'urgence le projet qui nous est soumis. Cette brusque accélération du débat n'a pas surpris votre commission qui propose au Sénat de relever ce défi.

B. UNE SITUATION SOCIALE DÉGRADÉE QUI N'A PAS EXCLU TOUT DIALOGUE

Face à cette hésitation gouvernementale, un conflit s'est, en réalité, durci au fil des mois, entre les divers intervenants.

Les positions respectives se sont peu à peu exacerbées.

D'un côté, certains professionnels des industries de la manutention ont demandé l'abrogation pure et simple de la loi du 6 septembre 1947 qui constitue la base de la législation en ce domaine.

D'autres organisations se sont affirmées attachées à la réforme de la filière portuaire. Bien plus, certains armateurs étrangers ont fait savoir, souvent par leurs intermédiaires en France, qu'ils ne reviendraient pas dans les ports français si une réforme n'était pas menée à bien. Ce que certains commentateurs n'ont pas hésité à appeler "*une déferlante de courrier*" a ainsi été adressée aux ministres en charge de ce dossier.

De l'autre côté, certaines organisations professionnelles ou politiques se sont refusées à un ré-examen de cette loi et à toute atteinte à la "*culture de profession*" des dockers par l'établissement d'un lien entre les dockers et les entreprises.

L'affrontement devait conduire à une dégradation du climat social. Ainsi, quelques 31 grèves se sont-elles succédées sur les ports français dans la période récente :

- automne 1990 - grève de plus d'un mois à Dunkerque pour exiger le retour du trafic.
- 3 juin 1991 - grève des ports.
- 20 juin 1991 - M. LEDRIAN annonce : *"Pas question de laisser les choses en l'état (...). Je n'exclus aucune orientation"*.
- 24 octobre 1991 - 31 octobre 1991 - 6 novembre 1991 - grève.
- 28 novembre 1991 - proposition de réforme de M. LEDRIAN.
- 1er décembre 1991 - grève - deux journalistes sont agressés à Marseille.
- 5 décembre 1991 - appel à une grève hebdomadaire de 48 heures par la FNPD-CGT.
- 6 décembre 1991 - rencontre FNPD-CGT/Secrétaire d'Etat.
- 8-9 décembre 1991 - grève.
- 10 décembre 1991 - lettre ouverte de l'UNIM à la FNPD-CGT.
- 27 décembre 1991 - dixième grève.
- 23 janvier 1992 - rencontre F.N.P.D.-C.G.T./Secrétaire d'Etat.
- 13-27 février 1992 - grève des transporteurs routiers en Corse "Blocus" des ports en réponse à la grève des dockers de Marseille.
- 15 février 1992 - première limite fixée par le Secrétaire d'Etat pour la négociation port par port.
- 20 février 1992 - l'UNIM dénonce unilatéralement tous les accords nationaux en vigueur pour les dockers.
- 22-24 février 1992 - dix-huitième grève.
- 5-6 mars 1992 - reconduction par la F.N.P.D.-C.G.T. du mot d'ordre de l'interruption du travail 48 heures par semaine et de réduction de l'ouverture des ports par suppression d'un shift ou par des arrêts de travail inopinés.
- 13-16 mars 1992 - 21e mouvement de grève - Les grévistes de Marseille s'en prennent à une entreprise de manutention.
- 23 avril 1992 - 26e grève des dockers.
- 27 avril 1992 - rencontre FNPD-CGT/Secrétaire d'Etat (M. Charles JOSSELIN).
- 11 mai 1992 - 31e grève des dockers - Un responsable d'entreprise est agressé à Rouen.
- 15 juillet 1992 - nouvelle date limite fixée pour la négociation port par port

Après ces grèves répétées des dockers, un bilan peut être dressé.

En 36 jours de grève, plus de 800 000 tonnes de vracs solides et 1,2 million de tonnes de marchandises diverses avaient été perdus dans les ports autonomes pour lesquels la perte de valeur ajoutée portuaire serait de 185 à 230 millions de francs.

Selon les éléments avancés par le Comité central des Armateurs de France, le préjudice causé aux armateurs aurait été de l'ordre d'un million de francs par jour, soit entre 150 et 200 millions de pertes depuis le début du conflit. Quant au préjudice économique global, il avoisinerait le milliard de francs.

A Marseille, à titre d'exemple, le port autonome aurait perdu, depuis le début des grèves, 20 % de son trafic, soit un manque à gagner de 20 millions de francs par mois.

Au total, ce malaise social a dégradé -il faut le reconnaître- l'image des ports français.

On a pu, toutefois, noter, dans la période récente, une certaine évolution par rapport à une éventuelle négociation.

D'une part, au niveau national, des représentants de la Fédération nationale des Ports et Docks-CGT ont pris contact avec l'Union nationale des industries de la Manutention.

D'autre part, à Saint Nazaire, manutentionnaires et dockers sont parvenus à signer une "charte d'objectifs" qui prévoit, notamment, la mensualisation d'une large majorité des 130 ouvriers dockers -en tous cas, ceux des dockers titulaires de la carte "G"- la responsabilisation des partenaires et la recherche de gains de productivité. Selon cette charte, les intervenants de la filière portuaire devraient, à court terme, avoir atteint un degré de compétitivité supérieur au modèle anversois. Ce port deviendrait, ainsi, éligible à l'aide de l'Etat au titre du plan social du Gouvernement. A cette fin, une société commerciale (Atlantique Estuaire Manutention), associant manutentionnaires et dockers, devait être créée pour assurer des prestations de services relatives aux opérations de manutention de toutes les sociétés intervenantes. Plus précisément, cette société ferait bien de la manutention et ne se contenterait pas de faire de la location de main d'oeuvre. Les rapports entre cette société et les sociétés de manutention devraient être régis par des contrats négociés par nature de trafic.

Il convient toutefois d'observer que le cas de Saint Nazaire est un peu atypique. Il se trouve, en effet, que le taux d'inemploi n'y est que de 2 % et que l'organisation des quais est assez rationnelle.

A Dunkerque, plus de la moitié des 1 078 dockers que compte le port se sont, selon les commentateurs, prononcés en faveur de la mensualisation. Mais force est de constater que la consultation s'est déroulée dans la majorité des ports individuellement, par téléphone et par courrier, hors du cadre syndical.

A Brest, les dockers, à la fois en désaccord avec la fédération nationale C.G.T. et avec l'association des employeurs de main d'oeuvre entendaient, en mars 1992, créer leur société "Atlantic Docks Stevedoring", sous la forme d'une coopérative ouvrière au capital de 125 000 francs.

Pour finir, le Gouvernement s'est efforcé -il faut le reconnaître- de rapprocher les points de vue de la Fédération nationale des Ports et Docks-C.G.T. (F.N.P.D.-C.G.T.) de ceux des autres intervenants de la profession.

En outre, le secrétaire général de la F.N.P.D.-C.G.T. a demandé à rencontrer les interlocuteurs de l'interprofession à la fin de mars 1992.

Pour résumer, si l'on excepte l'opposition de la F.N.P.D.-C.G.T., un relatif consensus existe sur la nécessité de réformer la filière portuaire.

C. UNE RÉFORME QUI APPELLE DES COMPLÉMENTS

La seule réforme du statut des dockers ne saurait cependant rétablir la compétitivité des ports français. C'est évidemment un ensemble d'actions complémentaires qui doit être mené pour y parvenir.

1. La nécessaire amélioration des dessertes routières et ferroviaires des ports pour le pré et le post acheminement

L'orientation vers les différents ports de la Communauté européenne se décide déjà -il faut le savoir- en fonction d'un optimum

économique apprécié sur l'ensemble de la chaîne de transport. Avec la réalisation du grand marché unique européen, le choix du port de débarquement ou d'embarquement résultera du calcul du coût global de transport des produits de leur lieu de production à leur lieu de consommation.

Selon les experts, le coût de passage au port ne représente que 5 à 10 % du coût total du transport, de point à point, d'un conteneur, en moyenne. La concurrence se jouant de plus en plus sur la notion de "*service intégré*", il est clair que le transport terrestre est une composante grandissante de la compétitivité des filières portuaires.

C'est ainsi que la desserte terrestre et les conditions de pré et de post acheminement portuaires sont un des éléments stratégiques majeurs qui conditionnent le renforcement de la compétitivité des ports français vis-à-vis de leurs principaux concurrents d'Europe du Nord, mais aussi d'Europe du Sud, dans la perspective d'une intégration européenne de plus en plus poussée.

Le rapport BEAUFILS (1) concernant la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens, estimait que le coût de la desserte terrestre constitue le premier facteur de la compétitivité de la filière portuaire française vis-à-vis des ports européens concurrents (notamment Anvers et Rotterdam).

Or, les ports français connaissent des coûts de pré et de post acheminement souvent supérieurs de 20 à 25 % à ceux de leurs concurrents directs, qui s'expliquent en partie, par une desserte peu satisfaisante :

- S'agissant de la route, l'infrastructure routière de desserte des ports français est souvent insuffisante, et les autorités portuaires ont généralement regretté qu'elle n'ait pas suffisamment été considérée comme un des objectifs prioritaires du schéma directeur des autoroutes.

Par ailleurs, le rapport BEAUFILS soulignait qu'il reste à assouplir ou à supprimer plusieurs dispositions administratives et réglementaires - dans la mesure où elles pèsent sur les transporteurs routiers et donc défavorisent nos ports - dans l'attente de l'harmonisation définitive des règlements européens.

- S'agissant du transport par fer, il subsiste des distorsions de structures de tarification (poids, taille, quantités,

(1) Rapport d'information - A.N. n° 1144 (1989-1990).

prestations annexes) ou de pratiques commerciales entre la Compagnie Nouvelle de Conteneur et Intercontainer, qui favorisent certains détournements de trafic vers les ports d'Europe du Nord. Par ailleurs, les coûts ne sont pas compétitifs, et il reste moins onéreux d'acheminer du fret d'Anvers vers Lyon que de passer par Marseille.

• S'agissant du transport par voies navigables, les handicaps, au niveau des infrastructures, sont considérables par rapport à nos concurrents d'Europe du Nord. A cet égard, l'absence de voies d'eau navigables entre Marseille et le Rhin handicape sérieusement ce grand port pour le débarquement de marchandises pondéreuses à destination de l'Europe centrale, eu égard à la densité du réseau de canaux hollandais et allemands dont bénéficient les ports d'Anvers et d'Amsterdam.

Le rapport présenté par M. Jacques BOURDILLON en février 1991 sur les réseaux de transport français face à l'Europe a dressé un tableau de l'ensemble des infrastructures qui doivent être réalisées et rappelé qu'il faut *"être très vigilant quant à la desserte, par les différents modes, des hinterlands potentiels de nos plates-formes portuaires et qu'il faut que l'on développe un système où la concurrence intermodale puisse s'exercer sainement"*.

Les réalisations apparemment nécessaires sont :

- la desserte autoroutière vers l'Est de la France par un contournement nord de la région Ile-de-France, Le Havre-Amiens-Saint-Quentin, branchée sur l'autoroute Calais-Dijon et l'autoroute de l'Est vers la Lorraine et l'Alsace ;

- le raccordement au réseau européen de transport combiné par mise au gabarit B + de la liaison ferrée Le Havre-Rouen-Paris.

Enfin, se pose le problème de la voie d'eau dont on peut penser que le déclin risque d'affaiblir à terme la position de nos ports par rapport à ceux de l'Europe du Nord actuellement largement irrigués par la voie fluviale. Ainsi, le trafic du port de Rotterdam est, pour plus de la moitié, un trafic fluvial, ce qui montre bien l'importance de l'irrigation des ports par les modes de transport terrestre et notamment par la voie d'eau.

Les aménagements des liaisons Rhin-Rhône, Seine-Est et Seine-Nord à grand gabarit sont autant d'éléments déterminants dans la constitution de ce que les spécialistes nomment des *"hinterlands"*.

2. La nécessaire poursuite de l'organisation des ports

Votre Commission des Affaires économiques souligne avec force que la seule réforme du statut des dockers ne saurait en aucun cas constituer la panacée. Il serait trop facile de faire des dockers -dont les efforts pour améliorer la productivité individuelle ont été incontestables- des "boucs émissaires".

Les difficultés de la filière portuaire ne pourront, en réalité être surmontées -le rapport de M. Jacques DUPUYUDAUBY l'a clairement montré- qu'au prix d'efforts de chaque profession intervenante.

La question est, en outre, beaucoup plus d'améliorer le cadre législatif que de multiplier les équipements portuaires.

Les principaux ports français disposent de quais répondant d'assez près aux exigences d'une manutention productive et compétitive. Tous les ports ne sauraient d'ailleurs en disposer : il faut avoir le bon sens de l'admettre.

Mais le progrès technologique ne saurait, quoi qu'on en pense, être freiné. Votre commission des Affaires économiques a ainsi pris connaissance des systèmes sophistiqués d'automatisation des docks expérimentés dans certains ports étrangers ou français : informatisation de la planification et de l'exécution du chargement/déchargement ; utilisation de grues-portiques automatiques ("over-panamax") de véhicules radioguidés, de châssis automoteurs (A.G.V. : automated guided vehicle) guidés par des émetteurs enfouis dans le sol, de "cavaliers" transportant les conteneurs vers les camions ou les trains.

Refuser de moderniser les quais au nom de la défense des emplois de dockers alors que certains ports étrangers se dotent de structures dont sont absents -ou à peu près absents- les dockers serait un choix économique à courte vue et, en définitive, catastrophique pour l'emploi dans la filière portuaire mais aussi dans l'"hinterland".

Il reste que votre Commission des Affaires économiques, consciente des observations formulées par la Cour des Comptes dans son rapport public de 1990, émet le souhait qu'on prévienne toute dispersion des efforts financiers des collectivités publiques, qu'une coordination à la fois régionale et nationale des équipements portuaires soit assurée tout en respectant la loi d'autonomie de 1965 et que l'on se garde de créer des surcapacités sectorielles.

A l'inflation des équipements, votre Commission propose de substituer :

- d'abord, le débat sur un projet de loi de programmation à moyen terme des équipements portuaires. Ce projet serait établi, dans une optique d'aménagement du territoire et après consultation des collectivités locales et de l'interprofession ;

- ensuite, une valorisation de la face commerciale et internationale des fonctions de direction portuaire. Cette valorisation pourrait passer par une redéfinition du profil initialement exigé pour l'exercice de telles responsabilités ;

- enfin, une révision de la législation de 1965 sur les ports autonomes. La loi de 1947 n'est pas seule responsable des difficultés actuelles : la loi de 1995 et son application l'est aussi. Le temps est venu de mettre en oeuvre une véritable autonomie, adossée sur des responsabilités réelles.

3. L'élaboration souhaitable d'une doctrine européenne en matière de transport maritime

Le rapport présenté en 1988, par votre rapporteur au nom du groupe de travail sur l'avenir de la marine marchande, analysait les implications de la construction européenne sur les ports maritimes :

"L'entrée en vigueur du grand marché unique européen va progressivement, mais définitivement, faire disparaître les distorsions ou protections nationales qui existent encore entre pays de la C.E.E., tant au niveau des prestations des différents ports que des transports de pré et post acheminement terrestre et des transports maritimes communautaires."

De la même façon, le rapport BEAUFILS déjà évoqué, soulignait que *"compétitivité, concurrence, impératifs commerciaux sont les maîtres mots d'une nouvelle démarche"*

En effet, la concurrence à laquelle se livrent déjà depuis quelques années les grands ports de la C.E.E., va encore s'accroître en raison de l'ouverture de cet espace économique unifié qui doit ouvrir la voie à un marché de plus en plus intégré.

Jusqu'à présent, la Communauté européenne -dont 70 % des importations et 90 % des exportations avec les pays tiers sont

assurées par la filière maritime- paraissait essentiellement préoccupée, s'agissant de transport maritime, de faire respecter scrupuleusement les règles permettant l'exercice d'une concurrence aussi parfaite que possible.

A l'expérience des difficultés de la manutention en France, il apparaît souhaitable que, progressivement, la Communauté européenne se dote d'un corps de doctrine un peu plus précis en matière de transport maritime.

La réforme des pratiques administratives et douanières va ainsi, nécessairement, s'opérer dans le cadre d'une harmonisation européenne. En France, l'informatisation des procédures et le renforcement des relations ports/douanes sont déjà en préparation dans cette perspective.

Votre commission des Affaires économiques n'a pas, en outre, manqué de prendre acte d'une décision de la Cour de Justice des Communautés européennes en date du 10 décembre 1991 qui a déclaré illégal le monopole dont jouissent les dockers du port de Gênes en Italie, pour les opérations de chargement et de déchargement des navires. Selon la Cour, la clause exigeant l'emploi de dockers de nationalité italienne est contraire au Traité de Rome dans ses dispositions relatives à la non-discrimination (art. 7) et à la liberté de circulation des personnes (art. 48). Enfin, la Cour déclare que rien ne permet de soutenir que les manutentionnaires étaient investis d'une mission de "gestion de services d'intérêt général", seul argument qui leur aurait permis, sous certaines conditions, de conserver leur monopole.

On peut penser que cette décision fera jurisprudence en ce domaine où le droit européen n'est pas "stabilisé". La décision de la Cour de Luxembourg constitue, en tout cas, une borne s'agissant du statut des dockers, même si, en droit, il n'y a pas, en France, "monopole" au sens strict du terme mais seulement priorité à l'embauche pour les professionnels détenteurs de la carte "G".

Pour finir, votre commission des Affaires économiques indique que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.) a servi en décembre 1991 de cadre à l'examen d'un rapport présenté par M. Robert Rézenthel, chef de service au port autonome de Dunkerque. Selon ce rapport, il apparaît que le droit international et communautaire exerce une influence croissante sur la gestion portuaire. Ce fait devrait nourrir les réflexions des divers intervenants de la filière portuaire dont les prises de position par trop rigides risquent d'être balayées, à terme, par l'évolution de la réglementation européenne.

DEUXIEME PARTIE

L'économie générale du projet de loi

Avec un texte initial relativement ramassé, de trois articles, le texte qui vous est soumis évite l'écueil d'une présentation "fourre-tout" de type "Diverses dispositions relatives aux ports et à la marine marchande", ce qui est un point positif. Le débat y gagnera en clarté.

Le constat de base est d'adapter le droit à un contexte économique modifié.

L'objectif est une action sur les coûts et une reconquête des détournements de trafic.

A partir de là, la réforme propose des concepts nouveaux.

I. LE CONSTAT DE BASE : LA NÉCESSAIRE ADAPTATION DU DROIT AU CONTEXTE ÉCONOMIQUE DANS LEQUEL TRAVAILLENT LES PORTS FRANÇAIS EN 1992

A. LA LÉGISLATION DE 1947 A CONSTITUÉ UNE AVANCÉE INCONSTESTABLE...

A l'origine des difficultés, on trouve une situation juridique devenue inadaptée. En 1947, lorsque fut mis en place le système dérogatoire au droit du travail portant organisation du travail portuaire, il importait à juste titre pour les législateurs de concilier les impératifs économiques de l'époque avec la recherche d'un réel progrès social. L'exploitation de navires conventionnels nécessitait beaucoup de main d'oeuvre. L'imprécision des dates d'escale générait une activité à caractère très "intermittent" avec des pointes de trafic qu'il fallait cependant pouvoir satisfaire. Par ailleurs

l'exigence sociale passait par une réglementation des conditions d'embauche, visant à faire du métier de docker une profession assortie d'un revenu suffisant.

Le système mis en place par la loi n° 47.1746 du 6 septembre 1947 -héritier d'un acte dit loi de 1941- s'articulait autour de quatre dispositions essentielles dans lesquelles les partenaires sociaux reconnaissent ce qu'ils nomment leur "statut".

- le monopole des dockers sur les emplois de manutention portuaire aux postes publics et à l'intérieur du domaine public maritime dans les ports où le trafic le justifiait ;

- la présence régulière à l'embauche et à la priorité pour le travail à la vacation ;

- le contrôle de l'Etat sur les cartes professionnelles et l'ajustement des effectifs. Un seuil limite était fixé qui visait à maintenir l'inemploi national au-dessous de 25 % ;

- la solidarité entre ports français pour l'indemnisation de l'inemploi. La Caisse nationale de garantie fut créée à cet effet. Elle est alimentée par l'ensemble des entreprises de manutention qui cotisent de façon uniforme sur la base des salaires bruts versés.

Force est, au demeurant, de constater qu'à cette époque la plupart des pays maritimes avaient adopté des principes d'organisation du travail portuaire tout à fait comparables (Grande-Bretagne, Espagne, Italie, Belgique...).

B. MAIS ELLE EST DÉSORMAIS INADAPTÉE

Au long des quarante-cinq dernières années, le système a dérivé de ses objectifs initiaux. Il apparaît aujourd'hui que la loi de 1947 contenait en elle-même les causes de ces dérives.

En effet cette loi créait les conditions d'un contrôle syndical de nature -l'expérience l'a montré- quasi corporatiste. La définition du monopole conféré par la loi aux dockers a été à l'origine de nombreux conflits. Le syndicat des dockers a -il faut le dire- tendu à accroître le champ d'application de ce monopole. C'est ainsi que les fonctions de maîtrise et de petit encadrement dans les entreprises sont passées, progressivement, dans le champ du monopole des dockers au détriment du personnel permanent des entreprises. Et

certains n'hésitent pas à avancer que d'un monopole de main d'oeuvre, on en est arrivé à un monopole d'un syndicat.

Alors que l'intermittence n'est, sauf erreur, pas expressément présentée comme un principe dans la loi de 1947, le syndicat des dockers peut apparaître, d'une certaine façon, comme ayant tendu à faire de celle-ci la règle en matière d'emplois portuaires. Le fait d'être embauché quotidiennement a permis, en effet, aux dockers de préserver leur autonomie face à l'entreprise qui les emploie. En outre, le tripartisme Etat/dockers/entreprises a fait que les ouvriers se retrouvent, en quelque sorte, face à deux "employeurs" : l'Etat qui leur attribue les cartes et éventuellement les sanctionne, et les entreprises qui les paient.

De ce fait, le système s'est révélé déresponsabilisant pour les quelques 180 entreprises qui se voient actuellement privées des prérogatives normales d'un employeur : recrutement, formation, organisation du travail, sanction, etc... En outre, l'impératif de satisfaire au plus vite le client armateur a trop souvent conduit les entreprises de manutention à céder sur des revendications apparemment mineures lorsque le navire était retenu en otage à quai, mais qui se sont ajoutées les unes aux autres au détriment de la compétitivité.

Les dockers ne sont, en réalité, pas les seuls responsables des difficultés actuelles. Il faut bien dire que, tant qu'il y a eu du travail, bien des entreprises de manutention ont laissé perdurer une situation qui leur assurait un certain confort dans la mesure où la péréquation inter-ports des charges liées aux sureffectifs évitait de rendre celles-ci insupportables au niveau local.

La vérité est que le Législateur est maintenant conduit à mettre de l'ordre dans une interprofession qui n'a pas eu le courage ou la lucidité de se réformer d'elle-même.

C. LES AUTRES PAYS D'EUROPE ONT DÛ ÉGALEMENT RÉFORMER LEUR STATUT DE LA MANUTENTION

La France n'est pas seule à être confrontée à la nécessité de réformer le cadre juridique de la manutention portuaire. Ainsi, la Grande-Bretagne, l'Italie ou l'Espagne ont dû l'adapter.

• La Grande-Bretagne

Des réformes engagées le plus récemment, c'est en fait en Grande-Bretagne où les changements ont été les plus radicaux. La réforme fut d'autant plus exemplaire que le système réglementaire en vigueur depuis 1947 outre-Manche reposait, comme en France, sur le monopole de l'emploi contrôlé lui-même par le National Dock Labour Board.

C'est le gouvernement Thatcher qui a procédé, le 3 juillet 1989, à l'abolition de l'ancien statut des dockers. Préparée dans le secret, cette réforme est entrée en vigueur presque sans coup férir.

Désormais les dockers sont employés comme n'importe qui d'autre. Les barrières entre fonctions ont été abolies et ils peuvent travailler aussi bien au déchargement d'un bateau que dans un entrepôt".

Une évolution majeure a été en outre la réduction massive des emplois depuis l'abolition du statut. Les principaux résultats enregistrés depuis la mise en place effective de la réforme sont le départ de 6 614 dockers pour 9 221 au moment de l'abrogation de l'ancien système (moyennant une prime de £ 35 000, puis de £ 20 000 à partir de février 1991). Ce qui reflète, d'une part, le vieillissement de la profession et, d'autre part, l'octroi d'importantes indemnités de licenciement par le gouvernement. Mais simultanément, affirment les défenseurs de la réforme, de nombreux emplois ont été créés dans les activités périphériques et grâce aux entreprises qui sont revenues s'installer dans les zones portuaires, une fois délivrées de la menace du statut...

De façon plus générale, la suppression des rigidités dans l'organisation du travail et l'accroissement de productivité qui en a résulté semblent avoir stimulé l'investissement. Selon une étude réalisée par Alain Dale, l'exemple le plus frappant serait le port de Hull qui a vu son activité croître de 30 % en 1990 et qui traite désormais un navire en huit heures, au lieu de deux jours précédemment.

• La Belgique

Sans que le statut des dockers ait été fondamentalement touché, c'est dès 1972, qu'en Belgique une loi sur le travail portuaire a permis d'attacher les dockers aux entreprises. Par ailleurs dans ce

pays, l'inemploi des dockers ressortit au régime général sur l'indemnisation du chômage, c'est-à-dire qu'il est financé en grande partie par le contribuable et non par les entreprises.

Il reste que le système belge paraît difficilement exportable à la France eu égard aux mentalités.

• Le Portugal

Au Portugal, une réorganisation complète du fonctionnement des ports a été engagée il y a trois ans. L'Etat voudrait se retirer du contrôle de l'organisation du travail, laissant les partenaires face à face. Mais les employeurs portuaires considèrent qu'une nouvelle étape doit être franchie car ils n'ont pas recouvré la totalité des prérogatives qu'ils sont en droit d'attendre.

• L'Espagne

En Espagne un décret de 1986 a libéralisé le travail portuaire en supprimant l'emploi intermittent des dockers et en limitant la liste des emplois qui leur étaient réservés. Des sociétés mixtes ont été créées dans chaque port. Chacune d'entre elles est devenue l'employeur des travailleurs portuaires qui ont été embauchés sous des contrats à durée indéterminée. Mais malgré certaines améliorations dans le fonctionnement des ports, des blocages sont cependant apparus, faute d'une réforme profonde.

• L'Italie

La réforme est restée également inachevée en Italie. En 1989, un décret a limité le monopole des compagnies de dockers, des coopératives reposant sur des principes très corporatistes. Selon cette nouvelle réglementation, les armements deservant les îles peuvent employer leur propre main-d'oeuvre sans recourir à celle des compagnies de dockers. Il faut cependant attendre l'année en cours au terme de laquelle les compagnies devront se transformer en sociétés privées ne disposant plus du monopole, pour porter un jugement sur une libéralisation totale du système actuel.

En réalité, la réforme de 1989 a créé un choc positif mais reposant sur des négociations et initiatives locales, elle n'a pas encore tout à fait eu l'effet escompté. De fortes inégalités d'application sont notées entre les ports : La Spezia est le port qui a le plus modifié son

organisation du travail, à l'opposé de Gênes. Aussi les professionnels portuaires sont-ils dans l'attente d'une solution externe : notamment la prise en charge par l'Etat du coût de la réduction du nombre de dockers ou une intervention de la CEE pour légitimer l'abandon total du monopole.

II. L'OBJECTIF : AGIR SUR LES COÛTS POUR RECONQUÉRIR LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

L'objectif du projet est, d'agir sur les coûts. L'exposé des motifs est parfaitement explicite sur ce point, qui précise que la réforme de la manutention constitue l'un des trois volets du plan de modernisation de la filière portuaire et souligne :

"C'est, en effet, sur le coût de la manutention que porte principalement l'écart de prix pouvant atteindre 30 à 50 % entre les ports étrangers et les ports français."

Or, dans la constitution du coût de passage portuaire, la manutention occupe une place prépondérante : elle représente 50 à 70 % du coût total du passage.

Les chiffres qui suivent -même s'ils ont été contestés- sont évocateurs.

• **Exemple d'un coût de passage en France pour des conteneurs (Le Havre)**

Manutention : 64 % (dont 37 % de main d'oeuvre)

Frais de transit : 14 %

Droits de port sur le navire : 6 %

• **Exemples de comparaisons des coûts de manutention en France et en Europe**

Coût de manutention d'un conteneur : 1.125 F par boîte au total (Le Havre) contre 750 F à Anvers ;

Coût de manutention des fruits en cartons non palettisés : 350 F/t à Dieppe, 450 F/t à Marseille, contre 190 F/t à Anvers ;

Coût de manutention de fruits en palettes : 250 F/t à Dieppe et au Havre, 280 F/t à Marseille, contre 145 F/t à Anvers et à Zeebrugge ;

Coût de manutention des colis (bobines d'acier) : 60 F/t à Dunkerque, à Marseille, contre 15 F/t à Anvers.

Agissant sur les coûts, l'objectif est de reconquérir -au moins pour partie- les détournements de trafic (en jargon les "détras"), tels qu'ils ont été décrits plus haut.

Un tel objectif paraît à la fois intéressant pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan et difficile à contrôler dans sa mesure.

Il est intéressant même si l'on se souvient de certaines observations du rapport BROSSIER déjà évoqué, où il était indiqué que : "la récupération de 5 millions de tonnes de marchandises diverses (passant par les ports étrangers), sur la base de 50 vacations par kilotonne procurerait 250 000 vacations, soit environ 10 % du nombre de vacations travaillées. Il est donc clair que la "récupération" de trafics n'est pas à l'échelle du problème du sureffectif des ouvriers dockers dans les ports français".

Dans une étude confiée conjointement par l'UNIM et L'Upaccim, en liaison avec le CCAF et le CNUT, et rendue publique en juin 1991, le cabinet DELOITTE et TOUCHE, avait examiné les "impacts

et enjeux pour l'emploi en France d'une nouvelle organisation de la manutention portuaire".

Pour ces experts, les ports français pourraient récupérer, dans un délai de trois à cinq ans, 7,3 millions de tonnes de "détras" (essentiellement du conventionnel et des conteneurs). A cela s'ajouteraient 7,5 millions de tonnes de trafics en transbordement, 6,3 millions de tonnes de transit international (vers l'Allemagne du Sud ou la Suisse, par exemple) et 2,2 millions de tonnes résultant de l'installation en France de plate-formes de distribution (les détails permettant d'arriver là de telles conclusions n'ont pas été fournis).

Si le travail portuaire est réorganisé, quelque 4 000 postes de dockers seront supprimés d'un côté. Mais 4 780 à 6 130 seront créés (la différence venant de l'importance variable des créations induites) du fait de la récupération d'une partie des "détras", de l'autre.

De plus, l'augmentation des transbordements, l'ouverture d'un centre de distribution, des implantations industrielles et autres emplois induits devraient entraîner la création de 3 770 à 5 920 emplois.

Au total, il ne s'agit pas moins selon D & T que de créer 8 550 à 12 050 emplois en "échange" de 4 000 dockers qui, par ailleurs, pourraient se reconvertir dans les nouvelles activités ainsi générées.

Tout en étant bien consciente du caractère purement spéculatif de cette étude, votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime qu'elle est de nature à faire pencher son jugement en faveur d'une réforme qui allierait action sur les coûts et tentatives de reconquête des "détras".

La question est de savoir si le projet en discussion est capable de permettre l'une et l'autre.

III. LES PRINCIPAUX CONCEPTS DE LA RÉFORME

La réforme repose sur trois concepts : la mensualisation des dockers ; la "dépéréquation" du financement des indemnités de garantie ; enfin, la localisation de la gestion et de la régulation de l'effectif des dockers restés intermittents.

A. LA MENSUALISATION DES OUVRIERS DOCKERS ET SES COROLLAIRES

1. La mensualisation

L'idée centrale du projet de loi qui vous est soumis tient, s'agissant de la rémunération des dockers, à la mensualisation.

Sous le régime de la loi du 6 septembre 1947 encore en vigueur, les dockers restent payés à la vacation, c'est-à-dire, grosso modo, à la demi-journée.

Désormais, ceux d'entre les dockers qui ont accepté (1) ou accepteraient de conclure avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée seraient mensualisés. Ce système de rémunération les rapprocherait, évidemment, du droit commun des salariés.

Tout l'enjeu de cette partie du projet de loi consiste, pour votre commission des Affaires économiques et du Plan, à s'assurer que les dockers, en acceptant d'abandonner le système du paiement à la vacation et de l'indemnité pour inemploi pour une rémunération au mois, n'y perdront pas sur le plan du pouvoir d'achat toutes choses égales par ailleurs.

Faut-il rappeler que, sous l'empire de la loi du 6 septembre 1947, un ouvrier docker professionnel qui n'a pas été embauché, après s'être présenté régulièrement à l'embauche, reçoit, après pointage, une "indemnité de garantie" ? Le montant actuel de cette indemnité de garantie est de 102 francs (arrêté interministériel du 6 août 1991 J.O. Lois et décrets du 13 août 1991).

En considération du système existant, la notion de salariat mensualisé constitue-t-elle ce que certains représentants professionnels ont appelé "une aberration économique" ?

Rappelons que l'indemnité de garantie peut être versée par docker, en théorie, jusqu'à 300 vacations soit autant de demi-journées par an et un total maximal théorique annuel de $300 \times 102 = 30\ 600$ francs. Est-ce à dire, comme n'ont, malheureusement, pas hésité à le prétendre certains commentateurs, que les dockers

(1) Les dockers du port d'Ajaccio sont ainsi mensualisés depuis le 1er juin 1991 et en semblent, sauf erreur, satisfaits.

"gagnent presque autant à attendre les bateaux qu'à travailler" ? Tel n'est pas le sentiment de votre Commission qui souhaite toutefois rapporter les précisions suivantes.

En moyenne nationale, un docker a obtenu, en 1990, 146 200 F pour 144 jours de travail, soit 700 h (un salarié d'entreprise travaillant en moyenne 1 833 h). La même année, les entreprises ont versé 740 MF de salaires bruts, 104 MF d'indemnités de garantie et 400 MF d'indemnités et de rémunérations différées au titre de journées non travaillées payées (congrés payés, repos compensateur, jours fériés, congés spéciaux et familiaux, accidents du travail - 30 jours en moyenne par docker sur un an-, maladie). Ces avantages collectifs sont évalués à 150/200 F pour 100 F de salaire direct. A ce surcoût s'ajoute -ce qui est moins quantifiable- le fait que les dockers ne peuvent être utilisés durant toute la durée de leur journée de travail car les équipes sont souvent embauchées pour une tâche précise. Ainsi, on estime que 30 % au moins des heures de travail payées sont -il faut bien en convenir- improductives. Au total, on considère que, pour 1 200 000 journées de travail, il y a pratiquement autant de journées payées non travaillées, soit 1 100 000.

Ce bilan est évidemment préoccupant.

Le passage à la mensualisation comporterait-il des inconvénients substantiels en matière de rémunération pour les ouvriers dockers ?

Selon les estimations disponibles, le salaire à attendre pour un docker mensualisé avoisinerait 10 000 F par mois et 120 000 F l'an.

Cela représente donc, à peu près, le quadruple de ce que peut rapporter au maximum l'indemnité de garantie. Mais c'est évidemment moins que les 146 200 F touchés par docker en 1990.

2. La "permanentsation"

Le principal corollaire de la notion de mensualisation c'est évidemment celle de "permanentsation" -le lecteur pardonnera ce néologisme.

Désormais, il y aura deux catégories d'ouvriers dockers professionnels au lieu d'une, à savoir :

- d'une part, les professionnels mensualisés, parties d'un contrat de travail à durée indéterminée ;

- d'autre part, les professionnels intermittents, parties à des contrats de travail à durée déterminée (à la vacation ou plus) et renouvelables.

Par rapport à la loi de 1947, le changement est donc fondamental même si cette loi n'avait pas expressément fait de l'intermittence son concept fondateur. Dans l'esprit des auteurs du présent projet de loi, il est clair que l'on souhaite voir se dégager, désormais, une catégorie majoritaire (les mensualisés) et une catégorie qu'il faut bien qualifier de résiduelle (les intermittents), si l'on excepte les occasionnels.

Pour les mensualisés, il sera fait application du droit commun des salariés. Pour les intermittents, et accessoirement pour les occasionnels, le projet de loi qui nous est soumis procède à un toilettage des dispositions de la loi de 1947 dont il faut bien souligner que l'esprit reste, pour l'essentiel, applicable. Mais il faut souligner, une fois encore, qu'il ne devrait plus s'agir là que d'une minorité des dockers que les entreprises ne recruteraient que pour compléter leurs effectifs de mensualisés.

La permanentisation peut-elle être considérée comme une mesure opportune sur le plan économique ? Votre Commission ne souhaite pas apparaître comme faisant le procès d'une catégorie de travailleurs. Mais elle se doit d'indiquer que, selon divers commentateurs, l'actuel système fondé sur l'intermittence est critiqué.

Selon ces commentateurs, l'indemnité versée au docker en cas d'inemploi est nettement moins élevée que le salaire qui lui est dû pour une période de travail équivalente. Le docker est donc tenté de toujours s'assurer du travail pour le lendemain s'il veut se ménager un certain gain. D'où une limitation volontaire du rendement, accusé de créer de l'inemploi.

Le système est d'autant plus discutable que l'indemnité de garantie est assise sur les salaires. Autrement dit, plus le taux d'inemploi d'un port est élevé, plus les entreprises de manutention cotisent à la Caisse qui assure aux dockers le paiement de leur indemnité. La conséquence de cette logique, ce sont les pratiques que l'on a pu dénoncer, ici et là : équipes pléthoriques, obligation d'en embaucher de nouvelles pour "finir" un navire, etc... Certains entrepreneurs de manutention estiment donc aujourd'hui que l'intermittence de l'emploi sur les quais doit être abandonnée au profit d'un emploi durable.

Cette remise en cause profonde du cadre actuel de la manutention portuaire se justifie d'autant plus que cette activité a subi ces dernières années de profondes mutations par suite de l'irruption de nouvelles techniques de conditionnement et de manutention -dont l'exposé des motifs du projet de loi rend compte- si bien que les exigences de la profession n'ont aujourd'hui que peu à voir avec ce qu'elles étaient dans l'immédiat après-guerre : activité de main d'oeuvre à qualification limitée, la manutention portuaire est devenue une activité technicisée dans laquelle un grand nombre de travailleurs manuels laissent la place à des employés spécialisés. Un lien durable entre ces derniers et l'entreprise qui les emploie ne pourrait que profiter aux deux parties.

3. La "désintermédiation"

La création des B.C.M.O. par la loi de 1947 -qui répondait à un réel besoin social à l'origine- a permis de répartir, pour chaque vacation, le travail entre les dockers professionnels, c'est-à-dire titulaires d'une carte professionnelle.

En principe, la direction du B.C.M.O. regroupe, sous l'autorité du directeur du port (ou du chef du service maritime), des représentants des employeurs et des dockers. Or, selon de nombreux commentateurs, il apparaît que, progressivement, les représentants des dockers ont tendu à exercer au sein de ces organismes un pouvoir décisif s'appuyant, au besoin, sur la contrainte (la grève) voir sur la pression individuelle (punition dans le travail, pression à l'octroi de la carte G) dans certains cas.

Pour sortir de cette situation de syndicalisme à tendance monopoliste, le projet de loi ouvre une possibilité qui mérite examen : la conclusion, entre chaque docker et son employeur, d'un contrat de travail à durée indéterminée (C.D.I.). Désormais, pour ceux des dockers qui le voudraient bien (et pour eux seuls), un lien direct serait établi avec l'employeur.

Ainsi la mensualisation qui consacre la conclusion d'un C.D.I. a-t-elle pour corollaire ce qu'il faut bien appeler une "désintermédiation" des relations employeur/docker.

L'ambition des auteurs du projet de loi est, clairement, que la mensualisation soit choisie par une majorité des dockers. Dans cette hypothèse, les B.C.M.O. ne poursuivraient, désormais, leur rôle d'intermédiaire que pour ceux des dockers professionnels qui

resteraient des "intermittents" et, accessoirement, pour les occasionnels.

B. LA "DEPEREQUATION" DU FINANCEMENT DES INDEMNITES DE GARANTIE

Le paiement de l'indemnité de garantie est assuré, sous l'empire de la législation de 1947, par la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAI.NA.G.O.D.).

Pour ce faire, la CAI.NA.G.O.D. a disposé et dispose essentiellement de la contribution imposée à tous les employeurs de main d'oeuvre dans les ports en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels et aux occasionnels (article 16.1° de la loi du 6 septembre 1947 devenu le 1° de l'article L 521-6 du Code des ports maritimes).

Il faut souligner que cette contribution patronale n'avait, dans l'esprit du législateur de 1947, qu'une forme provisoire puisque l'article 24 de la loi du 6 septembre prévoyait :

"La contribution patronale prévue à l'article 16 sera due dès la promulgation de la présente loi et ce, pendant une durée de dix mois. Avant l'expiration de ce délai, un nouveau texte devra fixer définitivement les ressources de la Caisse nationale."

Or, ces dix mois ont duré quarante cinq ans et lorsqu'on a codifié les dispositions de la loi de 1947, l'article 24 est devenu l'article L 531-3 du Code des ports maritimes qui stipule :

"La contribution patronale prévue à l'article L.521-6 est due jusqu'à la promulgation d'un nouveau texte fixant définitivement les ressources de la CAI.NA.G.O.D."

La difficulté vient de ce que, dans le même temps, on n'a pas cru devoir moduler le taux de la contribution patronale des employeurs qui est le même pour tous les ports. Il en est résulté un système que l'exposé des motifs qualifie parfaitement de "déresponsabilisant".

En effet, l'existence d'un taux unique de contribution, fixé par arrêté interministériel, n'incite pas les ports à adapter leurs effectifs d'ouvriers dockers à la réalité des besoins sur le terrain. La raison en est simple : en cas d'inemploi élevé dans un port, les charges

d'indemnisation du chômage sont payées par l'ensemble des ports sur la base d'une péréquation nationale.

Le projet de loi qui nous est soumis se fixe donc pour objet de *"supprimer la péréquation nationale et de prévoir des taux différenciés selon les ports"*.

Désormais, chaque bureau central de main d'oeuvre (B.C.M.O.) aura à assumer les conséquences de sa gestion des effectifs. L'objectif de responsabilisation devrait être atteint.

Le projet fait donc, logiquement, disparaître l'article L.531-3 du Code des ports maritimes.

L'assiette de la contribution nationale sera désormais constituée par la masse salariale versée aux seuls dockers intermittents ou occasionnels. L'équilibre financier étant à rechercher au sein de chaque B.C.M.O., il appartiendra à ceux-ci de veiller à la modulation du taux de la contribution.

Autrement dit, là où le taux d'inemploi sera faible, la contribution sera peu élevée. En revanche, là où le taux d'inemploi sera élevé, la contribution sera plus forte avec le risque de licenciements économiques que cela comporte.

L'idée d'une déperéquation "à deux vitesses" a été lancée par certains représentants des ouvriers dockers. Il s'agirait de moduler le taux pour partie en fonction du trafic du port. Votre Commission estime que cette piste de réflexion mériterait approfondissement.

Pour finir, le compte ouvert à chaque B.C.M.O. par la CALNA.G.O.D. pourra, jusqu'au 30 juin 1993, bénéficier, de la part de la Caisse, d'une subvention d'équilibre, si les charges du B.C.M.O. sont "particulièrement élevées". Formule un peu vague pour une mesure qui reste d'élémentaire prudence.

C. LA LOCALISATION DE LA GESTION ET DE LA RÉGULATION DE L'EFFECTIF DES DOCKERS RESTÉS INTERMITTENTS

Il existe malheureusement -et ce, malgré les plans conduits, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, en 1986-1988- des sureffectifs chez les dockers.

Sur un effectif total de quelque 8 300 dockers, le sureffectif était évalué, sur la base de l'âge, en décembre 1991, à

quelque 1 730 travailleurs. D'autres experts ont avancé le chiffre de 4 000 dockers. Le pourcentage est considérable et il est souhaitable qu'un plan social -dont le Parlement ne peut, pour des raisons d'irrecevabilité (article 40 de la Constitution), pas prendre l'initiative- permette, dans les moins mauvaises conditions possibles leur reconversion.

Votre commission des Affaires économiques ne peut toutefois manquer de s'interroger sur les moyens que pourrait consacrer l'Etat à un tel plan alors qu'il se trouve déjà confronté à de redoutables difficultés budgétaires.

Selon certains experts, le coût total de la reconversion pourrait avoisiner deux milliards de francs -et 200 millions de francs dès 1992- dont l'Etat ne pourra pas faire moins que prendre les deux tiers à sa charge. Par qui le tiers restant sera-t-il financé ? Votre Commission émet la crainte que les collectivités locales, une fois encore, ne fassent les frais de cette opération mais ne se dissimule pas qu'il y a là un point difficilement contournable.

Le plan d'allègement des sureffectifs a été annoncé comme pouvant commencer au 1er juillet 1992.

Il a été ainsi proposé aux dockers -pour peu qu'ils s'inscrivent entre le 15 février et le 30 juin 1992 sur la liste des candidats au départ- des mesures d'âge ou de reconversion.

Pour les mesures d'âge, il s'agit pour la tranche des 50 à 55 ans d'ici le 31.12.93, d'un régime de conversion sans obligation de formation ou de reclassement (65 % du salaire de référence, la moitié financée par l'Etat) et pour les plus de 55 ans d'une cessation anticipée d'activité. Les dockers de moins de 50 ans sont invités à la reconversion tandis que ceux âgés de 50 ans à 52 ans au 31.12.93 ont à choisir entre la mesure d'âge ou la reconversion. Dans le cas de reconversion volontaire, une indemnisation de 200 00 F est accordée (dont 100 000 F à la charge de l'Etat : 60 % au départ, 40 % à l'issue du congé).

Il est clair que l'efficacité de ce plan social va conditionner le succès de la réforme. Mais votre Commission tient à souligner que la seule action de l'Etat et des collectivités locales ne suffira pas. Il est indispensable que les divers intervenants acceptent, port par port, de contribuer avec des moyens significatifs à la reconversion.

En clair, on ne peut laisser raisonnablement aux entreprises de manutention la charge intégrale de la part "employeur" du plan social. Il conviendra donc que les armateurs, les

organismes consulaires, les pétroliers voir les pêcheurs examinent les conditions de l'appui qu'ils peuvent fournir.

La responsabilisation de chaque B.C.M.O. que comporte le projet de loi qui vous est soumis s'agissant de la recherche d'un équilibre financier entre les indemnités de garantie octroyées aux dockers intermittents et le taux de la contribution patronale comprend -c'est logique- des conséquences s'agissant de la gestion des effectifs de ces dockers intermittents.

Là aussi, c'est le principe de la responsabilisation qui est retenu.

Alors que, jusqu'à présent, on était docker "à vie" et parfois de père en fils, la possibilité de radiations et de retraits de cartes de dockers professionnels intermittents est ouverte par le projet de loi. Il s'agit d'une mesure courageuse car il ne faut pas se dissimuler qu'elle ne rencontre pas l'approbation des organisations représentatives des ouvriers dockers.

Mais votre Commission des Affaires économiques et du Plan souligne qu'il n'y a pas d'échappatoire à une telle mesure sauf à exposer les ports français à terme à s'enfoncer sans retour dans le marasme.

Le système proposé est simple.

● Première donnée : le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances (travaillées ou chômées) de ces dockers dans la même période ne doit pas dépasser un pourcentage fixé par décret, modulé port par port par le nombre de dockers intermittents, mais qui ne pourra dépasser 25 %.

Tel était déjà, il est vrai, l'esprit de la législation de 1947, mais l'article L 521-8 du Code des ports maritimes est resté lettre morte et les taux d'inemploi ont pu atteindre voir dépasser 33 %. Il faut cependant savoir que si la loi de 1947 était aujourd'hui appliquée dans sa rigueur, ce sont quelque 1 500 retraits de carte sans indemnité qui pourraient être prononcés. On comprend, dans ces conditions, que le Gouvernement cherche à accompagner d'un plan social l'adaptation de la législation.

● Deuxième donnée : l'effectif des intermittents, dans chaque B.C.M.O., ne doit pas dépasser un pourcentage fixé par décret

de l'effectif de l'ensemble des dockers professionnels au 1er janvier 1992.

C'est en considération des limites ainsi définies que les radiations pourront être proposées, dans un délai de trois mois.

*

* *

L'Assemblée nationale a adopté ce projet de loi à une écrasante majorité (539 voix pour sur 569 votants).

Même si le texte peut encore apparaître parfois techniquement perfectible, le caractère massif de ce vote, l'urgence demandée et le souci de donner aux partenaires sociaux des délais supplémentaires pour mener à bien la négociation collective ont conduit votre commission des Affaires économiques et du Plan, au cours de sa réunion tenue le 20 mai 1992, à vous **proposer d'adopter ce projet de loi dans la rédaction de l'Assemblée nationale.**

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Modification du Livre V de la première partie du code des ports maritimes

L'article premier du projet de loi a pour objet de modifier les dispositions du livre V de la première partie du code des ports maritimes.

Ce livre V résulte, pour l'essentiel, d'une codification de la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947.

L'article premier du projet ne comporte pas moins de quinze paragraphes qui modifient autant de dispositions du livre V.

Nous examinerons ces dispositions successivement.

I - (Article L.511.1 du code des ports maritimes)

Champ d'application - Définition du nombre de ports recourant à des dockers professionnels intermittents

L'article L.511.1 définit le champ d'application de la législation. Ne sont en cause que les ports maritimes de commerce de la métropole.

La loi n° 47.1746 du 6 septembre 1947 avait prévu, à son article 25, les conditions d'application de ses dispositions aux départements et territoires d'outre-mer. Le projet de loi qui vous est soumis ne semble pas comporter de disposition de ce type. Il convient de préciser que l'article L 541-1 du code des Ports maritimes prévoit, dans sa rédaction actuelle que "les conditions d'application du présent livre aux départements d'outre-mer sont fixées par décret".

Dans sa rédaction actuelle -qui résulte d'une codification de l'article premier de la loi n° 47.1746 du 6 septembre 1947- l'article L.511.1 du code des ports maritimes qui définit les conditions dans lesquelles les ports de commerce métropolitains emploient des dockers, se fonde sur le concept de "main d'oeuvre permanente d'ouvriers dockers".

Le texte proposé pour le présent projet de loi inverse le raisonnement et part du concept de "main d'oeuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents."

La notion d'ouvriers dockers intermittents sera développée plus loin dans le texte proposé pour le paragraphe III de l'article L.511.2 du code des ports maritimes.

Le champ d'application de la législation est donc désormais limité aux ports où existe une main d'oeuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents.

La désignation des ports en question est renvoyée, comme sous l'empire de la loi du 6 septembre 1947, à un arrêté interministériel.

Cette procédure légère et totalement entre les mains de l'Exécutif était, dans le projet initial, dépourvue de la garantie que pouvait représenter, dans la loi de 1947, l'avis des organisations professionnelles les plus représentatives.

L'Assemblée nationale a adopté un amendement qui rétablit la prise d'avis des organisations professionnelles les plus préservatives. Ces dernières devront se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine.

Votre commission vous propose d'adopter ce paragraphe sans modification.

II - (Article L.511.-2 du Code des ports maritimes)

Définition des catégories d'ouvriers dockers

La loi du 6 septembre 1947 n'avait prévu que deux catégories d'ouvriers dockers :

- les professionnels ;
- les occasionnels.

Le projet de loi qui vous est soumis définit, quant à lui, trois catégories d'ouvriers dockers :

- les professionnels mensualisés ;
- les professionnels intermittents ;
- enfin, les occasionnels.

Cette triple distinction est à la base du concept de mensualisation qui constitue l'un des axes principaux de la réforme qui vous est soumise.

Le système mis en place par la loi du 6 septembre 1947 comporte une embauche à la vacation -grosso modo par demi journée- et se fonde sur des contrats à durée déterminée. Par ailleurs, le bureau central de main-d'oeuvre (B.C.M.O.) répartit, chaque jour, les vacations entre les dockers titulaires d'une carte professionnelle (la carte "G"). Il joue donc un rôle d'intermédiaire entre l'entreprise de manutention et le docker.

Mais l'intermittence de l'emploi qui était, en 1947, une nécessité en raison des variations importantes du niveau journalier de l'emploi ne se justifie, semble-t-il, plus. Elle peut donc majoritairement être abandonnée au profit d'emplois stables au sein des entreprises de manutention.

Les ouvriers dockers actuellement employés sur les ports vont se voir -ou se sont déjà vu- offrir la possibilité de conclure avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée (C.D.I.). Pour ce faire, les entreprises de manutention portuaire et (amendement adopté par l'Assemblée nationale) leurs groupements -qui ont vocation à devenir cet employeur- vont recruter. Mais le texte proposé pour le paragraphe II de l'article L.511-2 du Code des ports maritimes précise que les entreprises devront recruter les ouvriers mensualisés en priorité -première garantie- parmi les ouvriers

dockers intermittents puis (amendement de l'Assemblée nationale) parmi les dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze derniers mois précédents.

Le corollaire de la mensualisation est, on le voit bien, la "permanetisation", néologisme barbare qui signifie l'établissement d'un lien direct et permanent -le C.D.I.- entre l'entreprise de manutention et le docker. C'est aussi la "désintermédiation", néologisme tout aussi barbare qui consacre la disparition du rôle d'intermédiaire du B.C.M.O. s'agissant des dockers professionnels mensualisés.

La mensualisation ne s'opère pas sans d'autres garanties pour les dockers.

Avant tout, les dockers professionnels intermittents qui seront mensualisés vont conserver leur carte professionnelle et rester immatriculés au registre tenu, par la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAI.NA.G.O.D.) pour chaque B.C.M.O.

Les mêmes dockers pourront conserver leur carte professionnelle lorsque le contrat à durée indéterminée conclu avec un employeur sera rompu du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.

L'idée centrale de la mensualisation est celle d'un choix que consacre ou non la conclusion d'un contrat à durée indéterminée. Seront mensualisés les dockers qui le souhaitent et qui s'accordent avec un employeur. Eux seuls.

Ceux qui ne souhaiteront ou ne pourront être mensualisés entreront dans la catégorie des professionnels intermittents s'ils étaient titulaires de la carte professionnelle au 1er janvier 1992.

Dans cette logique, le contrat qui liera le docker professionnel intermittent à un employeur sera, nécessairement, un contrat à durée déterminée. Le projet de loi utilise l'expression "pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue". Ce contrat sera renouvelable.

Dernière garantie donnée aux professionnels intermittents : ils disposeront, par rapport aux dockers occasionnels, d'une priorité à l'embauche pour les travaux de manutention, définis par décret, où les employeurs seraient conduits à ne pas utiliser exclusivement les dockers mensualisés. Il est vrai que cette garantie existait déjà sous l'empire de la législation de 1947 en faveur des

professionnels par rapport aux occasionnels (quatrième alinéa de l'actuel article L.511-2 du Code des ports maritimes).

L'Assemblée nationale s'est bornée à modifier la présentation optique du paragraphe I de l'article L.511-2 du Code des Ports maritimes à travers l'adoption d'un amendement essentiellement rédactionnel.

Quant au paragraphe II, proposé pour l'article L.511-2, l'Assemblée nationale l'a complété par amendement afin de permettre que lorsque le licenciement intervient pour une cause autre qu'économique ou qu'à l'issue d'une période d'essai -c'est-à-dire, en clair, pour faute- le B.C.M.O. décide, dans des conditions à définir par décret, si le docker conservera ou non sa carte. Il s'agit de prévenir, par là, le cas de cumul automatique des pénalités.

Cette disposition -si elle est dérogatoire du droit commun du travail- est difficilement évitable dès lors que l'on maintient le système de la carte.

L'Assemblée nationale a également prévu qu'une convention collective nationale de la manutention devra être négociée et signée par les partenaires sociaux au plus tard au 31 décembre 1993. Cette convention concernera toutes les catégories de dockers.

Cet ajout, qui pourra paraître bien indicatif aux tenants de l'économie libérale et de la négociation collective, témoigne du souci de l'Assemblée nationale de voir les divers partenaires accepter d'entrer dans une logique de négociation de préférence à la logique d'affrontement qui prévaut actuellement. Votre Commission des Affaires économiques qui partage ce souci ne peut que soutenir cette tentative.

Enfin -et cette modification n'a été adoptée par l'Assemblée nationale qu'au prix d'une négociation difficile- il est prévu qu'aucune mensualisation ne pourra être effectuée en dehors des ouvriers dockers professionnels intermittents durant une période de soixante jours à compter de la publication du projet en discussion et ceci dans les ports où aura été conclu un accord relatif à l'organisation du travail entre syndicats et employeurs.

Cet aménagement témoigne de la crainte des dockers de voir les employeurs recruter d'emblée auprès des agences nationales pour l'emploi. Le délai de deux mois, s'il est bref, devrait pouvoir les apaiser. Enfin, cette disposition ne vaut -mesure incitative- que dans les ports où la négociation collective aura abouti.

Votre Commission, soucieuse de ne pas compromettre un équilibre difficilement établi, vous propose d'adopter le paragraphe II du projet de loi dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

III - (Article L.511-3 du Code des ports maritimes)

Composition du Bureau central de main d'oeuvre

Le texte proposé pour l'article L.511-3 du Code des ports maritimes apporte, par rapport à la législation de 1947, quelques modifications s'agissant de la composition du Bureau central de main d'oeuvre (B.C.M.O.).

Ces modifications sont, il faut le souligner, d'ordre essentiellement rédactionnel et ne constituent qu'un "toiletage" destiné à rendre le texte plus explicite et en harmonie avec la législation qui régit la matière.

La présidence du B.C.M.O. reste confiée au directeur du port (dans les ports d'Etat) ou au chef du service maritime (dans les autres ports).

Une présence paritaire des représentants des employeurs (3) et des élus des dockers (3) reste prévue avec, au besoin, un représentant de la maîtrise parmi ces derniers.

L'Assemblée nationale a adopté un amendement qui prévoit, à titre consultatif, deux représentants des dockers mensualisés.

Quoique cette dernière disposition apparaisse quelque peu en marge de la logique générale du texte, votre Commission vous propose d'adopter le paragraphe III du projet sans modification.

IV - (Article L.511-4 du Code des ports maritimes)

Obligations des dockers professionnels intermittents

Le corollaire de la mensualisation est de ne faire désormais reposer les obligations faites aux dockers professionnels sous l'emprise de la loi de 1947 que sur les seuls professionnels qualifiés d'intermittents dans le projet qui vous est soumis.

Ces obligations restent au demeurant les mêmes, à savoir :

- la présentation régulière à l'embauche ;
- le pointage ;
- l'acceptation du travail proposé sauf motif reconnu valable par le B.C.M.O.

Votre commission vous propose donc d'adopter ce paragraphe IV sans modification.

V - (Article L.511-5 du Code des ports maritimes)

Cas d'insuffisance du nombre de dockers intermittents

Autre corollaire de la mensualisation, il ne sera fait désormais appel à des dockers occasionnels qu'à défaut de dockers professionnels intermittents disponibles.

Il convient de rappeler que les intermittents bénéficient d'une priorité d'embauche définie par le paragraphe III du texte proposé pour l'article L.511-2 du Code des ports maritimes (voir plus haut).

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe V sans modification.

VI - (Article L.521-1 du Code des ports maritimes)

Indemnité de garantie des dockers professionnels intermittents

Nous entrons, avec l'article L.521-1 dans une adaptation du Titre II du Livre V du Code des ports maritimes. Rappelons que cet article L.521-1 codifie actuellement l'article 10 de la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947.

La rédaction proposée pour cet article par le projet de loi est de pure conséquence rédactionnelle. Corollaire de l'adoption du principe de mensualisation défini au I de l'article L.511-2, il s'agit de réserver désormais le bénéfice de l'indemnité de garantie, jusqu'alors réservée à l'ensemble des dockers professionnels, aux seuls professionnels intermittents.

Rappelons que le montant de l'indemnité de garantie est fixé par arrêté interministériel. Son montant est actuellement de 102 F (arrêté du 6 août 1991. JO Lois et Décrets 13.8.1991).

Cette indemnité est versée aux dockers professionnels n'ayant pas été embauchés après s'être présentés régulièrement à l'embauche, et après pointage. L'indemnité est versée pour chaque vacation chômée.

Il convient en outre de rappeler les particularités suivantes :

- l'indemnité de garantie ne se cumule ni avec les indemnités journalières de maladie de la Sécurité sociale ni avec les indemnités de chômage. Elle cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une autre activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé (article L.521-1 deuxième alinéa) ;

- le droit à l'indemnité est limité dans des conditions qui sont fixées par décret (article L.521-2) ;

- l'indemnité de garantie n'est pas considérée comme constituant un salaire et n'est, en conséquence, passible d'aucun versement de cotisation pour charges sociales (article L.521-3).

L'ensemble de ces dispositions reste, bien entendu, en vigueur s'agissant des dockers intermittents.

Votre commission vous propose d'adopter ce paragraphe VI sans modification.

VII - (Article L.521-4 du Code des ports maritimes)

Attributions de la CAINAGOD

Les attributions de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) qui avait été instituée par l'article 13 de la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 -devenu l'article L.521-4 du Code des ports maritimes- sont modifiées.

Est retiré à la CAINAGOD le soin :

- de proposer les modifications à apporter à la contribution imposée aux employeurs par l'article L.521-6 du Code des ports maritimes. Il est vrai que la Caisse conserve au e) de l'article L.521-4 le pouvoir de "proposer toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier". Qui peut le plus peut le moins...

- de fixer, après avis du B.C.M.O. intéressé, les conditions générales dans lesquelles les modifications d'effectifs seront réalisées ;

- de statuer sur les appels formés contre les sanctions prises contre les employeurs ou les dockers sur la base de l'article L.531-1 du Code des ports maritimes.

Désormais, la CAINAGOD n'aura plus, en ce domaine, qu'un rôle consultatif auprès du Ministre à qui est confié le soin de statuer dans le cadre de recours hiérarchiques (troisième alinéa du b) du 2° du texte proposé pour l'article L.531-1 par le paragraphe XIII du présent projet de loi).

Est maintenu sous la responsabilité de la CAINAGOD le soin :

- de tenir à jour, par B.C.M.O. -et non plus par port- le registre des ouvriers dockers professionnels mais il ne s'agit plus désormais que des seuls intermittents ou que de ceux des intermittents qui ont obtenu leur mensualisation et peuvent conserver leur carte professionnelle sur la base du texte proposé pour

le paragraphe II de l'article L.511-2 du Code des ports maritimes (voir plus haut) ;

- de tenir à jour par B.C.M.O. -et non plus par port- la liste des employeurs utilisant la main d'oeuvre des dockers intermittents ;

- assurer le recouvrement de la contribution des employeurs prévue au 1° de l'article L.521-6 du Code des ports maritimes ;

- enfin, comme actuellement, assurer le paiement, dans chaque B.C.M.O. (et non plus dans chaque port), de l'indemnité de garantie, par l'intermédiaire des B.C.M.O. (amendement de l'Assemblée nationale), des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs en vigueur (amendement de l'Assemblée nationale), et assurer, en outre, le paiement de l'indemnité compensatrice prévue désormais au paragraphe V du texte proposé pour l'article L.521-8 du Code des ports maritimes (voir plus loin).

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe VII sans modification.

VIII - (Article L.521-5 du Code des ports maritimes)

Composition du conseil d'administration de la CAINAGOD

Corollaire du principe de mensualisation, il est proposé au 1° du paragraphe VIII de l'article premier du projet de loi qui tend à modifier l'article L.521-5 du Code des ports maritimes de limiter la représentation des ouvriers dockers aux seuls professionnels intermittents. Cette mesure logique exclut implicitement la représentation des dockers mensualisés qui ne sont pas concernés par la CAI.NA.G.O.D. mais également des dockers occasionnels.

Le 2 du paragraphe VIII de l'article premier du projet de loi propose une seconde modification du dernier alinéa de l'article L.521-5 du Code des ports maritimes.

Les représentants des employeurs et dockers sont désignés non plus directement par les organisations professionnelles les plus représentatives mais bien par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales les plus représentatives. Cette dernière expression -résultant d'un

amendement adopté par l'Assemblée nationale- reprend l'esprit de l'article L.412-4 du Code du Travail qui fonde la représentativité sur le plan national de cinq organisations (C.G.T., C.F.D.T., F.O., C.G.C., C.F.T.C.).

Votre commission vous propose d'adopter ce paragraphe VIII sans modification.

IX - (Article L 521-6 du Code des ports maritimes)

Ressources et charges des B.C.M.O.

Le paragraphe IX de l'article premier du projet qui vous est soumis procède à diverses modifications de l'article L 521-6 du Code des ports maritimes.

La modification proposée au 1° du paragraphe IX est de pure conséquence rédactionnelle dès lors qu'est accepté, à l'article L 511-2, la distinction entre dockers mensualisés et dockers intermittents.

La modification proposée pour le sixième alinéa de l'article L 521-6 du Code des ports maritimes est, en revanche, très importante puisqu'elle fonde le système de déperéquation des recettes de la CAI.NA.G.O.D. et de localisation de la régulation des effectifs. C'est donc le coeur du projet de loi.

Alors que le taux de la cotisation des employeurs était jusqu'à présent fixé uniformément par arrêté interministériel et aboutissait à un système de péréquation inter-ports des charges liées au sureffectifs, il est mis fin à ce système hérité de la législation de 1947.

Désormais, le taux de la contribution des employeurs sera fixé par arrêté interministériel pour chaque B.C.M.O., après avis du conseil d'administration de la CAI.NA.G.O.D.

Ce taux sera déterminé de façon à équilibrer le compte du B.C.M.O. qui sera établi comme suit :

RECETTES	DEPENSES
- contribution des employeurs du B.C.M.O. - éventuelle subvention d'équilibre	- indemnités prévues à l'article L 521-7 - charges du B.C.M.O. - quote part pour le fonctionnement de la CAI.NA.G.O.D.

Dernière modification, apportée à l'article L 521-6 un système transitoire est mis en place pour éviter de mettre en difficulté certains B.C.M.O.

Ainsi, jusqu'au 31 décembre 1993 (amendement de l'Assemblée nationale), une subvention d'équilibre pourra-t-elle être attribuée par le conseil d'administration de la CAI.NA.G.O.D. à ces B.C.M.O. où les charges résultant du versement d'une indemnité compensatrice aux dockers radiés seraient "particulièrement élevées".

Si la formule est un peu vague, elle a le mérite de prévenir d'inévitables tensions.

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe IX sans modification.

X - (Article L 521-7 du Code des ports maritimes)

Mise à la charge de la CAI.NA.G.O.D. des indemnités compensatrices de radiation

Le paragraphe X de l'article premier du projet qui vous est soumis propose, ensuite, certaines modifications de l'article L 521-7 du Code des ports maritimes qui reprend les dispositions de l'article 18 de la loi du 6 septembre 1947.

La première modification est de pure forme dès lors qu'a été admise la distinction, à l'article L 511-2, entre professionnels mensualisés et professionnels intermittents.

La seconde tend à compléter la liste des dépenses à la charge de la CAI.NA.G.O.D. Aux dépenses du fonctionnement de l'organisation centrale et des B.C.M.O. et au paiement de l'indemnité de garantie aux dockers va s'ajouter le paiement l'indemnité compensatrice attribuée aux dockers professionnels radiés (cf. le commentaire de l'article L 521-8 du Code des Ports maritimes ci-après).

Votre commission vous propose d'adopter ce paragraphe X sans modification.

XI - (Article L 521-8 du Code des Ports maritimes)

Régulation localisée des effectifs

Le paragraphe XI de l'article premier du projet qui vous est soumis procède à une réécriture complète et substantielle de l'article L 521-8 du Code des ports maritimes.

C'est cette disposition qui fonde le système de régulation localisée des effectifs de dockers intermittents qui constitue un des piliers de la réforme.

Rappelons que l'actuel article L 521-8 du Code des ports maritimes, qui reprend le dernier alinéa de l'article 19 de la loi du 6 septembre 1947, prévoyait que "sur le total des vacances de chaque semestre, le nombre des vacances chômées des dockers professionnels" ne devait pas dépasser 25 %.

Or, l'expérience a, hélas, montré que, dans certains cas, on avoisinait 33 %. Pourtant le Gouvernement s'est abstenu d'exiger l'application à la lettre de l'article L 521-8 dans la mesure où elle aurait entraîné le licenciement automatique de quelque 1 500 travailleurs.

L'esprit de cette disposition est néanmoins repris au a) du texte proposé par le projet de loi mais limité, désormais, à la seule prise en compte des ouvriers dockers professionnels intermittents.

L'Assemblée nationale a porté le pourcentage plafond à 30 % par B.C.M.O. et sous réserve du caractère saisonnier de certains effectifs.

Par ailleurs, un second critère limitatif est mis en place : l'effectif des intermittents dans les ports ne doit pas, lui non plus, dépasser un pourcentage fixé par décret, celui-ci ne pouvant lui même excéder 40 % (amendement de l'Assemblée nationale) ni être inférieur à 10 %.

Sur ce dernier point, votre Commission des Affaires économiques s'interroge sur l'intérêt de la fixation de ce butoir inférieur alors même que le but de la réforme est de ramener les effectifs de dockers à un volume proportionné aussi exactement que possible aux besoins.

Dans le respect des limites ainsi définies, chaque B.C.M.O. pourra procéder aux radiations du registre des dockers intermittents et anciens intermittents mensualisés. Les radiations seront prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassées.

Il est précisé, en outre, au d) de l'article 3 du présent projet de loi, que ce délai de 3 mois est porté à 6 mois jusqu'au 30 juin 1993. Cette mesure d'adaptation progressive est la bienvenue.

Les paragraphes III et IV du texte proposé pour l'article L 521-8 du Code des ports maritimes précisent les conditions de décision, par le président du B.C.M.O., après consultation de celui-ci, des radiations :

- définition des critères retenus pour fixer l'ordre de ces radiations : ancienneté, charges de famille, perspectives de réinsertion, aptitude, refus éventuel d'une embauche avec C.D.I. ;

- établissement de la liste des radiés. Il est précisé que les radiations prennent effet deux mois après leur notification.

Votre commission des Affaires économiques observe :

- d'une part, qu'il est éminemment souhaitable qu'une convention collective vienne réguler, pour l'ensemble des B.C.M.O., et dans un bref délai, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations ;

- d'autre part, que la prise en compte d'un éventuel refus d'embauche avec C.D.I. pour fixer l'ordre dans la liste des radiations ne manquera pas d'avoir un effet incitatif vis à vis des dockers.

Le paragraphe V du texte proposé pour l'article L.521-8 traite enfin de l'indemnité compensatrice de la radiation. Elle bénéficiera aux dockers intermittents radiés. Son montant sera compris entre 300 et 1 000 fois le montant de l'indemnité de garantie (actuellement 102 francs) soit de l'ordre de 30.600 à 102.000 francs, ce qui n'est pas rien. Les modalités précises de calcul de l'indemnité sont renvoyées à un décret.

L'Assemblée nationale a, pour finir, adopté un amendement aux termes duquel, lorsqu'il y a un minimum de dix radiations mensuelles, les employeurs sont tenus d'indiquer aux représentants des dockers, au sein du B.C.M.O., le plan social de reclassement qu'ils prévoient par référence aux conventions mentionnées à l'article L.322-3 du Code du Travail.

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe XI sans modification.

XII - (*Article L 521-9 du Code des ports maritimes*)

Abrogation

Le paragraphe XII de l'article premier du projet qui vous est soumis décide l'abrogation de l'article L.521-9 du Code des ports maritimes.

Cette disposition, qui a codifié l'article 21 de la loi du 6 septembre 1947, prévoit que les projets de budgets des B.C.M.O. sont soumis, avant le premier décembre de chaque année, à l'approbation préalable de la CALNA.G.O.D. qui prescrit, éventuellement, toutes modifications utiles.

On peut observer que cette mesure ne fait l'objet d'aucune modification dans l'exposé des motifs du projet de loi.

En réalité, elle constitue le corollaire du système de "dépéréquation" et de responsabilisation de chaque B.C.M.O. Dès lors qu'il appartient à chaque B.C.M.O. d'adapter le taux de cotisations à l'assiette de celles-ci, il n'est plus nécessaire que la CALNA.G.O.D. exerce une forme de tutelle.

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe XII sans modification.

XIII - (Article L.531-1 du Code des ports maritimes)

Sanction des infractions

Le paragraphe XIII de l'article premier du projet de loi qui vous est soumis donne une nouvelle rédaction à l'article L.531-1 du Code des ports maritimes qui organise la sanction des infractions commises dans ce domaine.

L'article L.531-1 du Code des ports maritimes reprend, pour l'essentiel, dans sa rédaction actuelle, les dispositions de l'article 22 de la loi du 6 septembre 1947.

La constatation des contraventions reste l'apanage du président du B.C.M.O. (directeur du port ou chef du service maritime). Mais, alors que l'article L.531-1 du Code des ports maritimes se réfère à l'article L.611-4 du Code du travail, cette référence est absente de la rédaction qui nous est soumise. Rappelons que l'article L.611-4 du Code du travail -qui codifie la loi n° 73-623 du 10 juillet 1973- confie aux fonctionnaires des Ministères chargés des Travaux publics, des Transports et du Tourisme les attributions des inspecteurs du travail et de la main d'oeuvre dans les établissements soumis au contrôle technique de ces ministères. Il convient d'indiquer que l'article 2 du projet de loi prévoit (cf. plus loin) que l'article L.611-4 du Code du travail n'est pas applicable aux entreprises de manutention.

Il est, par ailleurs, procédé à une réévaluation de la "panoplie" des sanctions.

Ces sanctions concernent :

● **les employeurs :**

- avertissement

- sanction pécuniaire dans la limite de 30 000 F

- en cas de nouvelle infraction dans un délai d'un an, sanction pécuniaire et/ou interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public.

● **les dockers professionnels intermittents :**

- avertissement

- en cas de nouvelle infraction dans un délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

Votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe XIII sans modification.

XIV - (Article L.531-2 du Code des ports maritimes)

Rapport annuel au Parlement

La nouvelle rédaction proposée par le paragraphe XIV de l'article premier du projet de loi qui vous est soumis pour l'article L.531-2 du Code des ports maritimes constitue une novation.

Il s'agit d'imposer au Gouvernement le dépôt d'un rapport annuel au Parlement sur l'application du livre V de la première partie du Code des ports maritimes et sur l'évolution de la manutention dans les ports français.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que souscrire à une telle disposition qui permettra de veiller au suivi de la réforme.

L'Assemblée nationale a, en outre, prévu :

- la communication du rapport national au conseil d'administration de la CAI.N.A.G.O.D. ;

- la préparation, par le directeur du port ou chef du service maritime, d'un rapport annuel par port sur l'application de la loi ; ce rapport sera présenté au Conseil d'administration du port autonome ou au conseil portuaire.

Tout en observant que ces dernières dispositions alourdissent un peu le système, votre Commission vous propose d'adopter ce paragraphe XIV sans modification.

XV - (Article L 531-3 du Code des ports maritimes)

Application par décrets

La nouvelle rédaction proposée pour l'article L.531-3 du Code des ports maritimes statue sur les conditions d'application du livre V de la première partie (législative) du Code des ports maritimes.

L'article 23 de la loi n° 47-1746 de la loi du 6 septembre 1947 codifié actuellement à l'article L.531-2 du Code des ports maritimes n'avait prévu qu'une application par voie d'arrêtés interministériels.

Le paragraphe XV de l'article premier du projet qui vous est soumis propose de renvoyer l'application à des décrets, forme réglementaire qui comporte plus de garanties. Cette mesure ne peut donc qu'apparaître convenable. Votre Commission s'interroge toutefois sur son utilité dès lors que le projet de loi a déjà prévu expressément par ailleurs certaines des formes de l'application des nouvelles dispositions.

Il en est ainsi :

- de la désignation par arrêté interministériel des ports maritimes de commerce de la métropole dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main d'oeuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents (article L.511-1);

- de la définition par décret des travaux de manutention (article L.511-2-III);

- de l'institution, dans chaque port, d'un B.C.M.O. (article L.511-3) par arrêté interministériel;

- de la fixation par arrêté interministériel du taux de la cotisation imposée aux employeurs (article L.521-6-1°);

- de la fixation par décret du pourcentage que ne doivent pas dépasser les vacances chômées et les effectifs des dockers professionnels intermittents (article L.521-8-I a) et b));

- de la fixation par décret des modalités de calcul de l'indemnité compensatrice (article L.521-8-V);

- de la précision, par décret en conseil d'Etat, des modalités selon lesquels les personnes sanctionnées sont informées et peuvent se défendre (article L.531-1-2° b).

En résumé, la précaution normative prise à l'article L.531-3 proposé par le projet de loi paraît un peu superflue, sous bénéfice d'inventaire.

Dans cette perspective, l'ajout, opéré par l'Assemblée nationale, relatif au recensement des ouvriers dockers occasionnels, paraît de peu d'utilité, hormis son effet d'annonce.

Sous ces réserves, votre Commission vous propose d'adopter le paragraphe XV sans modification et, par voie de conséquence, d'adopter l'intégralité de l'article premier sans modification.

Article 2

Inapplicabilité de l'article L.611-4 du Code du Travail

L'article 2 constitue un corollaire des dispositions du paragraphe XIII de l'article premier.

L'article 2 prévoit l'inapplicabilité des dispositions de l'article L.611-4 du Code du Travail aux entreprises de manutention dans les ports maritimes.

Rappelons que l'article L.611-4 du Code du Travail - qui résulte de la loi n° 73-623 du 10 juillet 1973 - prévoit la dévolution aux agents des Ministères en charge des travaux publics, des transports et du tourisme des attributions des inspecteurs du travail et de la main d'oeuvre lorsqu'il s'agit d'établissements soumis au contrôle de ces Ministères.

L'article 2 propose donc d'affranchir la manutention portuaire de cette contrainte. Ce secteur serait donc soumis au droit commun sur ce point. Ce secteur serait donc soumis au droit commun sur ce point.

Observons que divers établissements en sont déjà dispensés :

- chemins de fer d'intérêt général ;
- voies ferrées d'intérêt local ;
- entreprises de transport public par automobiles ;
- entreprises de transport et de travail aériens ;
- entreprises exerçant leur activité sur les aérodromes ouverts à la circulation publique (hors construction aéronautique).

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 3

Entrée en vigueur de la réforme

L'article 3 du projet qui nous est soumis met en place le dispositif d'entrée en vigueur de la réforme dans le temps. Ce dispositif comporte six points.

● Un délai relativement bref est -implicitement, il est vrai- fixé pour la prise de l'arrêté interministériel qui doit fixer la liste des ports maritimes auxquels va s'appliquer la réforme. Il est, en effet, prévu que la liste actuelle des ports restera en vigueur jusqu'au 1er septembre 1992.

● Le renouvellement des organes dirigeants des B.C.M.O. et de la CAI.NA.G.O.D. devra intervenir dans un délai de deux mois maximum après la prise de l'arrêté interministériel, soit au plus tard le 1er novembre 1992. Jusqu'à cette date ces organes conservent leur composition actuelle.

● Le système de cotisation des employeurs -c'est-à-dire la péréquation- restera en vigueur jusqu'à la publication des arrêtés interministériels qui fixeront, pour chaque B.C.M.O., le taux de cotisation.

● A compter de la même date de publication et jusqu'au 31 décembre 1993, les deux tiers des indemnités compensatrices

prévues à l'article L.521-7 du Code des Ports maritimes et versées aux dockers intermittents de chaque B.C.M.O. sont imputées en charge du compte ouvert par la CAI.N.A.G.O.D. et le tiers restant imputé sur les dépenses générales de la caisse. Cette disposition, introduite par l'Assemblée nationale, a pour objet d'aménager temporairement les règles définies pour l'article L.521-6 du Code des ports maritimes.

● Les décisions relatives aux effectifs de dockers intermittents (radiations des registres) sont conditionnées par le renouvellement de chaque B.C.M.O.

Deux observations méritent d'être faites sur ce point. D'abord, cette disposition est subordonnée à la procédure précédemment évoquée qui devrait aboutir au plus tard au 1er novembre 1992. Ensuite, on peut espérer que la perspective de pouvoir réguler les effectifs jouera un rôle incitatif dans la mise en oeuvre de la réforme. Mais pour cela, il faut que toutes les parties concernées aient en commun une volonté d'aboutir.

● Dernier point -qui a déjà été évoqué plus haut-, jusqu'au 30 juin 1993, le délai fixé à trois mois pour le prononcé des radiations des registres de dockers professionnels intermittents, est porté à six mois à compter de la date où le taux d'inemploi ou le taux d'emploi des intermittents dépasse les limites fixées. Cette disposition peut être considérée comme de bonne prudence.

Votre commission vous propose d'adopter cet article 3 sans modification.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
	Projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes	Projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes	Projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes
	Article premier	Article premier	Article premier
	Le livre V de la première partie (législative) du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :	Le livre ...	Sans modification
Code des ports maritimes	I.- L'article L.511-1 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :	... est ainsi modifié :	
.....	I.- L'article L.511-1 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :	I.- L'article L.511-1 est ainsi rédigé :	
Art. L.511-1.- Les ports maritimes de commerce de la métropole dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main-d'oeuvre permanente d'ouvriers dockers sont désignés par un arrêté interministériel, après avis des organisations professionnelles les plus représentatives.	"Art. L.511-1.- Les ports maritimes de commerce de la métropole dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'oeuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens de l'article L. 511-2 sont désignés par arrêté interministériel."	"Art. L.511-1.- Les ports... ...interministériel pris après avis des organisations professionnelles les plus représentatives qui doivent se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine."	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.511-1 Dans les ports définis à l'article L.511-1, les ouvriers dockers sont rangés en deux catégories :</p>	<p>II.- L'article L.511-2 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>"Art. L.511-2.- I.- Dans les ports désignés par l'arrêté ministériel mentionné à l'article L.511-1, les ouvriers dockers sont rangés en trois catégories :</p>	<p>II.- L'article L.511-2 ... est ainsi rédigé :</p> <p>"Art. L.511-2.- I.- Dans les ports... ...sont rangés en :</p>	
<p>- les ouvriers dockers professionnels ;</p>	<p>"- les ouvriers dockers professionnels mensualisés ;</p>	<p>"- ouvriers dockers professionnels ;</p>	
<p>- les ouvriers dockers occasionnels.</p>	<p>"- les ouvriers dockers professionnels intermittents ;</p> <p>"- les ouvriers dockers occasionnels.</p>	<p>"- ouvriers dockers occasionnels.</p> <p>"Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Les ouvriers dockers professionnels bénéficient, pour le travail à la vacation, d'une priorité absolue d'embauche sur les ouvriers dockers occasionnels.</p>	<p>"II.- Relèvent de la catégorie des dockers professionnels mensualisés les ouvriers qui concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée. Les entreprises de manutention portuaire ont l'obligation de recruter les ouvriers dockers professionnels mensualisés en priorité parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents. Les ouvriers ainsi mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au a) de l'article L.521-4 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée ; ils conservent également leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.</p>	<p>"II.- Relèvent ...</p> <p>... portuaire ou leurs groupements ont ...</p> <p>... priorité et dans l'ordre parmi ...</p> <p>... intermittents puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents. Les ouvriers ...</p> <p>... rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait ...</p> <p>... professionnel. Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'oeuvre décide, dans des conditions définies par décret, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle.</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture

Propositions de la
commission

"Une convention collective nationale de la manutention devra être négociée et signée par les partenaires sociaux au plus tard au 31 décembre 1993 qui concernera toutes les catégories de dockers mentionnés au présent article.

"Aucune mensualisation ne pourra être effectuée en dehors des ouvriers dockers professionnels intermittents durant une période de soixante jours à compter de la publication de la loi n° du modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, dans le port où a été conclu un accord relatif à l'organisation du travail de la manutention entre les organisations syndicales et patronales représentatives de la profession.

"III.- Relèvent de la catégorie des dockers professionnels intermittents les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée. Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation, ou pour une durée plus longue ; il est renouvelable.

III.- Alinéa sans modification.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.511-3.- Il est institué par un arrêté interministériel, dans chacun des ports définis à l'article L.511-1, un organisme paritaire dénommé "bureau central de la main-d'oeuvre du port".</p>	<p>"Pour les travaux de manutention définis par décret, les employeurs qui n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents et, à défaut, aux dockers occasionnels."</p>	<p>"Pour employeurs, lorsqu'ils n'utilisent intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels."</p>	
<p>Le bureau central de la main-d'oeuvre est constitué dans chaque port ainsi qu'il suit :</p>	<p>III.- L'article L. 511-3 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>III.- L'article L. 511-3... ...est ainsi rédigé :</p>	
<p>- le directeur du port ou le chef du service maritime, président ;</p>	<p>"Art. L.511-3.- Il est institué par arrêté interministériel, dans chacun des ports définis à l'article L.511-1, un organisme paritaire dénommé "bureau central de la main-d'oeuvre du port".</p>	<p>"Art. L.511-3.- Alinéa sans modification.</p>	
<p>- deux ou trois représentants des entreprises de manutention ;</p>	<p>"Le bureau central de la main-d'oeuvre est constitué ainsi qu'il suit :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>"- dans les ports relevant de la compétence de l'Etat, le directeur du port, ou, à défaut, le chef du service maritime ; dans les autres ports le chef du service maritime ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>"- deux ou trois représentants des entreprises de manutention ;</p>	<p>"- trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>- deux ou trois représentants des ouvriers dockers.</p>	<p>"- deux ou trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents.</p>	<p>"- un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;</p>	
<p>Dans le cas où le nombre des représentants des ouvriers dockers est fixé à trois, ce nombre doit comprendre deux représentants des ouvriers et un représentant de la maîtrise.</p>	<p>"Dans le cas où le nombre des représentants des ouvriers est fixé à trois, il doit comprendre un représentant de la maîtrise.</p>	<p>"- en outre, à titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au a) de l'article L. 521-4.</p>	
	<p>"Le directeur du port ou le chef du service maritime assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre."</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
	<p>IV. L'article L.511-4 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
		<p>IV. - L'article L.511-4 ... est ainsi rédigé :</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.511-4.- Tout ouvrier docker professionnel est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de se faire pointer dans les conditions qui seront fixées par le bureau central de la main-d'oeuvre. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'oeuvre, sous peine des sanctions prévues à l'article L.531-1, ces sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de la carte professionnelle.</p> <p>Le retrait est prononcé à titre temporaire ou définitif par le directeur du port ou par le chef du service maritime, après avis du bureau central de la main-d'oeuvre.</p> <p>Art. L.511-5.- Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'oeuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels.</p> <p>En conséquence, ces ouvriers ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent aller travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.</p>	<p>"Art. L.511-4.- Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de se faire pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'oeuvre. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'oeuvre."</p> <p>V.- Au premier alinéa de l'article L.511-5, les mots: "dockers professionnels" sont remplacés par les mots: "dockers professionnels intermittents".</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>V.- Sans modification.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.521-1.- Un ouvrier docker professionnel n'ayant pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite "indemnité de garantie", dont le montant est fixé par un arrêté interministériel.</p> <p>L'indemnité de garantie ne se cumule ni avec les indemnités journalières pour accidents de travail, ni avec les indemnités journalières de maladie des assurances sociales, ni avec les indemnités de chômage et cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une autre activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé.</p> <p>.....</p>	<p>VI.- Au premier alinéa de l'article L.521-1 du code des ports maritimes, les mots : "ouvrier docker professionnel" sont remplacés par les mots : "ouvrier docker professionnel intermittent".</p>	<p>VI.- Sans modification.</p>	
<p>Art. L.521-4.- Il est institué une caisse nationale dénommée "caisse nationale de garantie des ouvriers dockers", jouissant de la personnalité morale, et dont les attributions sont les suivantes :</p>	<p>VII.- L'article L.521-4 du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :</p> <p>1° les a), b), c), et d) sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>VII.- L'article L.521-4... ... est ainsi modifié :</p> <p>1° les a), b), c), et d) sont ainsi rédigés :</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>a) immatriculer les ouvriers dockers professionnels et tenir registre, par port, de ces ouvriers ;</p>	<p>"a) tenir registre, par bureau central de la main-d'oeuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés qui sont habilités à conserver leur carte professionnelle en application du II de l'article L.511-2 ;</p>	<p>a) sans modification.</p>	
<p>b) tenir à jour la liste, par port, des employeurs utilisant la main-d'oeuvre des dockers ;</p>	<p>"b) tenir à jour la liste, par bureau central de la main-d'oeuvre, des employeurs utilisant la main-d'oeuvre des dockers professionnels intermittents ;</p>	<p>b) sans modification.</p>	
<p>c) proposer les modifications à apporter à la contribution imposée aux employeurs et assurer le recouvrement de cette contribution ;</p>	<p>"c) assurer le recouvrement de la contribution prévue à l'article L.521-6 ;</p>	<p>c) sans modification.</p>	
<p>d) assurer, par l'intermédiaire des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local, le paiement dans chaque port de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels ;</p>	<p>"d) assurer, par l'intermédiaire des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local, le paiement dans chaque bureau central de la main-d'oeuvre de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue à l'article L.521-8."</p>	<p>d) assurer, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'oeuvre, des caisses... ..local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail en vigueur, le paiement...</p>	
<p>e) gérer les fonds disponibles et proposer toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier ;</p>		<p>...l'article L.521-8."</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>f) fixer les conditions générales dans lesquelles les modifications d'effectifs seront réalisées, après avis des bureaux centraux de main-d'oeuvre intéressés ;</p>	<p>2° les f) et g) sont supprimés.</p>	<p>2° sans modification.</p>	
<p>g) statuer sur les appels formés contre les sanctions prévues à l'article L.531-1.</p>			
<p>Art. L.521-5.- Le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend en nombre égal :</p>	<p>VIII.- L'article L.521-5 du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>VIII.- L'article L.521-5... ... est ainsi modifié :</p>	
<p>1° des représentants de l'Etat, dont le président ;</p>	<p>1. Le 3° du premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>1°. Le quatrième alinéa (3°) est ainsi rédigé :</p>	
<p>2° des représentants des employeurs ;</p>			
<p>3° des représentants des ouvriers dockers.</p>	<p>"3° des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents."</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>2. Le second alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>2°. Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</p>	
<p>Les représentants des deux dernières catégories sont désignés respectivement par les organisations professionnelles nationales les plus représentatives.</p>	<p>"Les représentants des deux dernières catégories sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales les plus représentatives au plan national."</p>	<p>"Les représentants... ...syndicales nationales les plus représentatives."</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L. 521-6. - La caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dispose des ressources suivantes :</p>	<p>IX.- L'article L.521-6 du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>IX.- L'article L.521-6est ainsi modifié .</p>	
<p>1° produit de la contribution imposée à tous les employeurs de main-d'oeuvre dans les ports, en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels et aux dockers occasionnels ;</p>	<p>1° Au 1° du premier alinéa, les mots : "dockers professionnels" sont remplacés par les mots : "dockers professionnels intermittents".</p>	<p>1° Dans le deuxième alinéa (1°), les mots... ...intermittents".</p>	
<p>2° produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;</p>	<p>2° Le second alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</p>	
<p>3° produits des emprunts autorisés ;</p>			
<p>4° dons et legs.</p>			

Texte en vigueur

Un arrêté interministériel fixe le taux de la cotisation imposée aux employeurs dans les conditions indiquées à l'alinéa 1°.

Texte du projet de loi

"Le taux de la cotisation imposée aux employeurs est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'oeuvre, par arrêté interministériel pris après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'oeuvre. Ce compte comporte en dépenses les indemnités prévues à l'article L.521-7 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres dudit bureau, et une quote-part des dépenses des services centraux de la caisse. Il comporte en recettes le produit de la contribution mentionnée au 1° ci-dessus dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau concerné, ainsi que la subvention éventuellement versée en application de l'alinéa suivant."

3° Il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

"Le taux...

...des dépenses générales de la caisse...

... suivant."

3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

Propositions de la commission

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.521-7.- Les dépenses à la charge de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont les suivantes :</p>	<p>"Jusqu'au 30 juin 1993, le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers peut, à titre exceptionnel, attribuer des subventions d'équilibre à certains comptes mentionnés à l'alinéa précédent. Ces subventions, imputées sur les dépenses générales de la caisse, sont réservées à des bureaux centraux de la main-d'oeuvre dans lesquels les charges résultant de l'application de l'article L.521-8 sont particulièrement élevées."</p>	<p>"Jusqu'au 31 décembre 1993, ...</p>	
<p>1° Dépenses de fonctionnement de l'organisation centrale et des bureaux centraux de la main-d'oeuvre ;</p>	<p>X.- L'article L.521-7 du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>... élevées."</p>	
<p>2° Paiement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels.</p>	<p>1° Au 2° les mots : "dockers professionnels" sont remplacés par les mots : "dockers professionnels intermittents" ;</p>	<p>X.- L'article L.521-7 est ainsi modifié :</p>	
	<p>2° Il est ajouté un 3° ainsi rédigé :</p>	<p>1° sans modification</p>	
		<p>2° sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.521-8.- Toutes dispositions sont prises pour que, sur le total des vacances de chaque semestre, le nombre des vacances chômées des dockers professionnels ne dépasse pas 25 %.</p>	<p>"3° Paiement de l'indemnité compensatrice aux dockers professionnels intermittents, prévue à l'article L.521-9."</p> <p>XI.- L'article L.521-8 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>"Art. L.521-8.- I.- Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'oeuvre doit être tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après définies :</p> <p>"a) le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne doit pas dépasser un pourcentage fixé par décret. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'oeuvre ; il ne peut excéder 25 % ;</p>	<p>XI.- L'article L.521-8 ...</p> <p>... est ainsi rédigé :</p> <p>"Art. L.521-8.- I.- Alinéa sans modification.</p> <p>"a) le nombre...</p> <p>... main-d'oeuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 % ;</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p>"b) dans les bureaux centraux de la main d'oeuvre des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne doit pas dépasser un pourcentage, fixé par décret, de l'effectif des dockers professionnels de ce bureau au 1^{er} janvier 1992. Ce pourcentage peut varier d'un bureau à l'autre en fonction de cet effectif; il ne peut être inférieur à 10 % ni excéder 35 %.</p>	<p>"b) dans les...</p>	—
	<p>"II. Il est procédé à la radiation du registre mentionné au a) de l'article L.521-4 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire pour assurer le respect des limites définies au I du présent article. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.</p>	<p>...Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'oeuvre à un autre... ...effectif ne peut être inférieur à 10 %, ni excéder 40 %.</p>	
		<p>II. Sans modification.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p>"III.- A défaut de convention ou accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'oeuvre définit, après consultation du bureau central de la main-d'oeuvre, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.</p>	<p>III.- Sans modification.</p>	—
—	<p>"IV.- Par application des critères retenus conformément au III ci-dessus, le président du bureau central de la main-d'oeuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.</p>	<p>IV.- Sans modification.</p>	—

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.521-9.- Les projets de budget des bureaux centraux de la main-d'oeuvre sont soumis, avant le 1er décembre de chaque année, à l'approbation préalable de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers qui prescrit éventuellement toutes modifications utiles.</p>	<p>XII.- L'article L.521-9 du code des ports maritimes est abrogé.</p>	<p>V.- Sans modification.</p> <p>"VI (nouveau). - Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs doivent indiquer aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'oeuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le reclassement professionnel des dockers radiés."</p> <p>XII.- Sans modification.</p>	<p>"V.- Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application du présent article bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par décret."</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L. 531-1. Les contraventions aux dispositions du présent livre sont constatées par les agents assermentés désignés par le directeur du port ou par le chef du service maritime dans les conditions de l'article L. 611-4 du Code du travail. Les contraventions sont passibles des sanctions suivantes :</p> <p>1° A l'égard des employeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avertissement ou amende de 4 F à 20 F ; - en cas d'infractions répétées dans le délai d'un an, amende de 20 F à 120 F, suppression temporaire d'emploi de l'outillage public ou l'une de ces deux peines seulement. <p>2° A l'égard des ouvriers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avertissement ou amende de 0,40 F à 2 F sans excéder le quart du salaire journalier ; 	<p>XIII.- L'article L. 531-1 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>"Art L. 531-1 Les contraventions aux dispositions du présent livre sont constatées par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'oeuvre. Les contraventions sont passibles des sanctions suivantes :</p> <p>"1° a l'égard des employeurs</p> <ul style="list-style-type: none"> "a) avertissement ; "b) sanction pécuniaire dans la limite de 30 000 F ; "c) en cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, la sanction mentionnée à l'alinéa précédent et l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public ou l'une de ces deux sanctions seulement . <p>"2° à l'égard des dockers professionnels intermittents .</p> <p>"a) avertissement ;</p>	<p>XIII.- L'article L. 531-1... est ainsi rédigé</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>1° sans modification</p> <p>2° sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>- en cas d'infractions répétées dans le délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.</p>	<p>"b) en cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.</p>	Alinéa sans modification	
<p>Les sanctions encourues dans le cas de contraventions aux dispositions du présent livre sont prononcées par le directeur du port ou par le chef du service maritime, après avis du bureau central de la main-d'oeuvre du port.</p>	<p>"Ces sanctions sont prononcées par décision motivée du président du bureau central de la main-d'oeuvre du port, à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis de ce bureau. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée.</p>	Alinéa sans modification	
<p>Appel peut être formé dans le délai de quinzaine devant le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.</p>	<p>"Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes qui se prononce après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.</p>	Alinéa sans modification	
<p>Les amendes sont versées à une caisse de secours des ouvriers dockers ou affectées à des oeuvres sociales du port.</p>	<p>"Les sommes recueillies à titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des oeuvres sociales du port."</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.531-2.- Des arrêtés interministériels fixent les conditions d'application du présent livre.</p>	<p>XIV.- L'article L.531-2 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>"Art. L.531-2.- Le Gouvernement déposera chaque année devant le Parlement un rapport sur l'application du livre V du présent code et sur l'évolution de la manutention dans les ports français."</p>	<p>XIV.- L'article L.531-2... ... est ainsi rédigé :</p> <p>"Art. L.531-2.- Le Gouvernement ...</p> <p>... code sur la répercussion sur l'ensemble des acteurs de la filière portuaire et maritime des gains de productivités tarifaires, des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français.</p>	
	<p>XV.- L'article L.531-3 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>XV.- L'article L.531-3 est ainsi rédigé :</p>	
		<p>"Ce rapport est communiqué au conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.</p>	
		<p>"Pour chaque port, un rapport sera préparé chaque année sur l'application du livre V et sur l'évolution de la manutention dans le port, par le directeur du port ou le chef du service maritime et présenté, selon le cas, au conseil d'administration du port autonome ou au conseil portuaire."</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Art. L.531-3.- La contribution patronale prévue à l'article L.521-6 est due jusqu'à la promulgation d'un nouveau texte fixant définitivement les ressources de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.</p>	<p>"Art. L.531-3.- Les conditions d'application du présent livre sont fixées par décret."</p>	<p>"Art. L.531-3.- Les conditions... ... livre, et notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels mentionnés au II de l'article L. 511-2, sont fixées par décret."</p>	
<p>Code du travail</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>
	<p>L'article L.611-4 du code du travail est complété par l'alinéa suivant :</p>	<p>L'article L.611-4... ... est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Art. L.611-4. Dans les établissements soumis au contrôle technique des ministères chargés des travaux publics, des transports et du tourisme, les attributions des inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre sont confiées</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>aux fonctionnaires relevant de ce département, lesquels sont placés à cet effet sous l'autorité du ministre chargé du travail, sauf en ce qui concerne les entreprises de chemin de fer d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local, les entreprises de transports publics par automobiles, les entreprises de transports et de travail aériens et les entreprises autres que les entreprises de construction aéronautique exerçant leur activité sur les aérodromes ouverts à la circulation publique.</p>	<p>"L'alinéa précédent n'est pas applicable aux entreprises de maintenance dans les ports maritimes."</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Art. 3.</p>
	<p>Art. 3.</p>	<p>Art. 3.</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à la date de sa publication, sous réserve des dispositions transitoires suivantes :</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	
	<p>a) la liste des ports régis par les dispositions de la première partie du livre V du code des ports maritimes à la date du 1^{er} janvier 1992 demeure en vigueur jusqu'à l'intervention de l'arrêté interministériel prévu à l'article L.511-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 1992 ;</p>	<p>a) la liste... ...dispositions du livre V de la première partie (législative) du code...</p>	
		<p>...1^{er} septembre 1992 ;</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecturePropositions de la
commission

b) les bureaux centraux de main-d'oeuvre et le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers demeurent en fonction dans la composition qui était la leur à la date de publication de la présente loi jusqu'à leur renouvellement conformément aux dispositions des articles L.511-3 et L.521-5 du code des ports maritimes. Ce renouvellement interviendra au plus tard deux mois après la publication de l'arrêté interministériel prévu au a) ci-dessus ;

c) le taux de la cotisation imposée aux employeurs de main-d'oeuvre dans les ports applicable à la date de publication de la présente loi demeure en vigueur jusqu'à la publication des arrêtés interministériels mentionnés au second alinéa de l'article L.521-6 du code des ports maritimes ;

b) sans modification

c) sans modification.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	<p>c bis) (nouveau) A compter de la date de publication des arrêtés prévus au c) et jusqu'au 31 décembre 1993, les deux tiers des indemnités prévues à l'article L.521-7 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'oeuvre sont, pour l'application des dispositions de l'article L.521-6, imputés en charge du compte ouvert par la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers pour ce bureau et le tiers restant est imputé sur les dépenses générales de la caisse ;</p>	—
	<p>d) les décisions prévues à l'article L.521-8 du code des ports maritimes ne peuvent être prises qu'après le renouvellement des bureaux centraux de la main-d'oeuvre concernés.</p>	<p>d) Alinéa sans modification.</p>	
	<p>Jusqu'au 30 juin 1993, le délai de trois mois mentionné au 2° de l'article L.521-8 est porté à six mois.</p>	<p>Jusqu'au... ...au II de l'article... ...mois.</p>	

ANNEXES

PERSONNALITÉS ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

M. Jacques LALITTE, Président
Union des ports autonomes et des chambres de
commerce
et d'industrie maritimes (U.P.A.C.C.I.M.)
M. Jacques TRORIAL, président
Association pour le développement des grands
ports français

M. Daniel LEFEBVRE
Secrétaire général
Fédération nationale des ports et docks C.G.T.

M. Hubert PERI, Président
M. Loïc HISLAIRE, délégué général
Union nationale des industries de la
manutention (U.N.I.M.)

M. Jean CHAPON, Président
Conseil national des Usagers des Transports
(C.N.U.T.)

**M. LE BRIGAND, directeur du Port de Lorient et
M. Yves GUILLEMONT, Secrétaire général du
Groupe JEGO-QUÉRÉ de Lorient**

**M. Gilles BOUTHILIER, Président
Mme de FLEURIEU, déléguée générale
Comité central des armateurs de France (C.C.A.F.)**

**M. René VALLADON, Secrétaire général, et
M. Bernard BELLER, Secrétaire général adjoint
Fédération Force Ouvrière de l'Équipement et
des Transports**

**MM. DEBONS, GENET, RION et Mme PAUMIER
Fédération C.F.D.T. des Transports et de
l'Équipement**

**MM. JOUANNEAU et REGNIER
Coordination du Port du Havre.**

**AUDITION DE M. CHARLES JOSSELIN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MER**

Au cours d'une réunion tenue le 20 mai, sous la double présidence de MM. Jean François-Poncet et Jean-Pierre Fourcade, M. Charles Josselin, Secrétaire d'Etat à la mer, a présenté à la commission des Affaires économiques et à la commission des Affaires sociales du Sénat, réunies pour la circonstance, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Le Secrétaire d'Etat, rappelant que les ports français induisent 200 000 emplois, a souligné leur évolution contrastée par rapport à leurs concurrents européens et, de ce fait, la nécessité d'une modernisation de la filière portuaire et, en particulier, de la manutention.

Rappelant que la loi de 1947 régit *« d'une manière particulièrement originale »* le travail des dockers et la péréquation nationale des charges résultant des sureffectifs, le Secrétaire d'Etat a observé que l'inemploi atteint en moyenne 30 % dans les ports. Il a souligné que cela influe sur les coûts de passage et, par conséquent, sur la compétitivité.

Evoquant ensuite la modernisation des tâches, il a déploré certains manques de fiabilité qui ont pu engendrer des détournements de trafic.

Appelé au Gouvernement au début d'avril, le Secrétaire d'Etat a tenu à rencontrer tous les intervenants de la filière et a contesté l'accusation, lancée par certains, de l'insuffisance de dialogue.

M. Charles Josselin a souligné l'intérêt qu'offre aux dockers la réforme de bénéficier d'un contrat à durée indéterminée, premier pas vers une professionnalisation et même vers une véritable *« carrière »*. Il est convenu que cela signifiait, à terme, une disparition progressive des dockers intermittents.

Le Secrétaire d'Etat a souligné l'importance d'une gestion port par port des effectifs de dockers qui s'effectuera dans les limites de pourcentages maxima.

Une «dépéréquation» des cotisations à la CAINAGOD sera opérée. Elle permettra de responsabiliser chaque port pour la gestion de ses effectifs de dockers. M. Charles Josselin a indiqué que le Premier Ministre l'avait assuré qu'en engagement existait sur une solidarité de l'Etat au profit des ports qui pourraient connaître des difficultés financières.

Le Secrétaire d'Etat a souligné qu'une convention collective devrait nécessairement être conclue pour permettre une mise en oeuvre harmonieuse de la loi. Il a insisté, en outre, sur l'indispensable suivi de la réforme et sur les investissements que pourront effectuer les entreprises à partir des améliorations de gestion qui en résulteront.

M. Charles Josselin, évoquant la diversité concrète des ports français, a présenté le plan social initié par le Gouvernement. Des départs volontaires dans des conditions satisfaisantes seront rendus possibles. Le Secrétaire d'Etat a émis le souhait que ce plan connaisse une bonne réalisation. Il a conclu en affirmant que les dockers ne devraient pas être considérés comme «des boucs émissaires».

Répondant à MM. Josselin de Rohan, rapporteur pour la commission des Affaires économiques et du Plan, José Balarello, rapporteur pour avis au nom de la commission des Affaires sociales, Félix Leyzour, à Mme Marie-Claude Beaudeau, à MM. Jean-François Le Grand, Hector Viron, Louis de Catuelan, Jacques Bialski, le Secrétaire d'Etat a indiqué :

- que le port de Saint-Nazaire avait mis en place une «*formule intéressante mais difficilement transposable*» ;

- que les effectifs de dockers susceptibles d'accepter la mensualisation ou de se reconvertir volontairement étaient actuellement difficiles à apprécier ;

- qu'il préférerait que la Fédération nationale des Ports et Docks soit, le plus tôt possible, partie à une convention collective mais qu'en cas d'absence d'accord, il y avait sur le plan national, d'autres syndicats ; qu'enfin, on pouvait procéder par élargissement d'une convention existante.

Il a rappelé le mécanisme de financement port par port des éventuels retraits de cartes "G".

Le Secrétaire d'Etat a précisé que l'évolution du droit communautaire ne permettait pas d'interdire à des entreprises

nouvelles de venir s'installer dans les ports et qu'il appartenait aux entreprises existantes de s'organiser dans un premier temps.

Le Secrétaire d'Etat a indiqué que le projet de loi respecte la convention n° 137 de l'Organisation internationale du Travail (O.I.T.).

S'agissant du financement du plan social, il a précisé que l'Etat en assurerait une part de 700 millions de francs. La participation des collectivités territoriales pourra être négociée localement.

M. Charles Josselin a indiqué qu'il n'y avait pas de contradiction entre une convention collective nationale et une régulation port par port des difficultés.

Il est convenu que le retour de l'activité dans les ports -qui justifie la réforme- était fonction de la volonté de la Fédération nationale des Ports et Docks, mais aussi des grands chargeurs. Il a confirmé que la réforme de la manutention devrait être complétée par

Il a indiqué que la mise aux normes multimodales du transport des conteneurs était en cours d'élaboration.

Il a conclu qu'un suivi de la réforme serait assuré, au niveau local, par des «comités locaux de suivi» qui seraient présidés par le préfet.