



# Notre mot à dire



## Sommaire

Assises de la mer: beaucoup de  
bruit pour pas grand chose .. p.1

SYNDICAT PORT SUD DE  
SETE : Un accord de complé-  
mentaire santé intéressant .... P.3

Pénibilité et polyvalence, la  
double peine ..... p.4

Réforme portuaire - Axe Seine  
..... p.5

### NAO 2018 CCNU

La NAO conclue entre la CGT et l'UPF/UNIM serait de 1,25%, soit 0,02 points de pourcentage de plus que l'augmentation du Smic décidée par le gouvernement au 1er janvier 2018, soit 1,23%. Il s'agit donc d'une simple compensation de l'inflation... Clairement insuffisant pour FO.

### Stratégies de façades maritimes

Le gouvernement vient de lancer une «concertation» publique sur les documents stratégiques de façade. Environnement, pollution, tourisme, avenir des ports, pêche, de nombreux sujets sont abordés pêle-mêle sur chaque façade.

A voir sur:  
[www.merlittoral2030.gouv.fr](http://www.merlittoral2030.gouv.fr)

## ASSISES DE LA MER: BEAUCOUP DE BRUIT POUR PAS GRAND CHOSE

Les 22 et 23 novembre 2017 se sont tenues les "assises de l'économie de la mer". Une sorte de grand messe sensée réunir tous les acteurs du secteur maritime et portuaire. Enfin, tous les acteurs à l'exception des salariés...

Cette mise à l'écart des salariés débutée -sur le plan officiel- par la création du Comité France Maritime sans les syndicats confirme la volonté du gouvernement d'avancer sur l'économie en laissant de côté le social.

Assises de l'économie de la mer donc, au Havre, ville du Premier Ministre, lequel est venu annoncer les décisions prises en Comité Interministériel de la Mer (CIMer).

### Régionalisation des ports

Drôle de façon que de se targuer de relancer l'économie maritime, notamment via les connexions portuaires tout en annonçant la régionalisation de plusieurs ports... Au final, l'État ne garderait comme ports «nationaux» que Le Havre, Dunkerque et Marseille.

A noter cependant que la rhétorique gouvernementale parle plus d'«axes» que de places portuaires. La France conserverait ainsi 3 grands axes:

- Le Havre - Rouen - Paris sur la Seine
- Dunkerque - Calais sur le canal Seine Nord Europe
- Marseille - Sète - Toulon sur l'axe Rhône/Saône

Tous les autres ports, notamment Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle seraient cédés à leur région. Régions qui a priori ne s'étaient pas empressées de réclamer la gestion de leur port comme les y autorise la Loi Économie Bleue...

Plusieurs missions ont donc été lancées, aussi bien de concertation avec les régions que de réflexion sur les axes nationaux pour savoir «quoi



Etienne Castillo  
Secrétaire fédéral  
Mer et Ports

faire». Rendez-vous mi-2018!

Quoiqu'il en soit, restons lucides. La situation des ports est connue depuis des décennies: leur handicap tient dans leur mauvaise connexion aux réseaux routiers, ferrés et fluviaux. Le gouvernement peut faire tous les discours qu'il souhaite, le fait est qu'il n'y a dans tout le compte-rendu du CIMer aucune annonce de financement. Aucun budget n'est fléchi vers le désenclavement des ports.

Alors, pour ne pas être taxé de mauvaise foi, il faut avouer que des annonces sont faites en matière de financement: «favoriser l'investissement privé». Le gouvernement va plancher sur les meilleurs moyens de permettre aux intérêts privés de mettre la main sur les ports. Fonciers, domanialité, nous pouvons gager qu'à l'instar de Marseille et Paris, la valorisation immobilière des surfaces portuaires risquent d'attirer promoteurs et spéculateurs, au détriment des capacités portuaires et partant des emplois.

Puisque nous parlons d'emploi, si le Premier Ministre a évoqué clairement la convergence des systèmes numériques, la question se pose de celle des ressources humaines. Haropa (groupe des ports du Havre Rouen et Paris) est appelé à aller plus loin dans l'«intégration». Si la ministre et le cabinet se sont à plusieurs reprises défendus d'aller vers une fusion, Force Ouvrière s'interroge sur la volonté du gouvernement de rechercher de potentielles économies par des effets de mutualisation de services ou encore de convergences RH pour développer de la mobilité entre ports.

Typiquement, dans ce contexte d'«intégration» et de régionalisation, que deviendront les marins des ports dont la convention collective est en cours de négociation? Les marins de Rouen seront-ils regroupés avec ceux du Havre? Quid de ceux des ports régionalisés?

Outre la libéralisation à tout va, le gouvernement vise par pseudo-fusion la création de ports au tonnage plus élevé pour concurrencer -dans les indicateurs- les ports du Nord. Quand dans le même temps se tiennent les «Assises de la mobilité» -sans les transports maritime et aérien- dont la vocation est aussi d'étudier les moyens de désengorger les infrastructures routières, nous pouvons nous interroger sur l'intérêt ou l'intelligence à vouloir concentrer le trafic portuaire sur 3 axes quand la France possède une des densités portuaires sur sa façade maritime parmi les plus élevées du monde.

Surtout, pour revenir au principal handicap de nos ports: sachant que notre difficulté est la capacité de débit entrant et sortant de nos infrastructures, est-il cohérent de concentrer sur trois axes déjà limités l'ensemble du trafic maritime français?

Évidemment non. Encore une fois -et sans surprise-, le gouvernement, derrière des discours grandiloquents, n'a aucune ambition pour le secteur maritime et portuaire, si ce n'est de laisser au privé ce qu'il veut bien prendre.







## SYNDICAT PORT SUD DE SETE

### Un accord de complémentaire santé intéressant...

Il s'agit d'un accord concernant la complémentaire santé qui a été signé au mois de mars de cette année 2017.

Cet accord est applicable à l'ensemble du personnel de l'entreprise de Port Sud de France qui gère le port de Sète.

Il propose à tous les salariés cadres et non cadres une complémentaire santé obligatoire pour le salarié et ses ayants droits, financée à 20% par le salarié et 80% par l'entreprise

- Les garanties et le financement 80/20 sont maintenus lors du passage en préretraite.
- Les garanties de la complémentaire santé seront maintenues au moment du passage en retraite des salariés.
- Le financement employeur sera suspendu durant les périodes de congés sans solde prises par un salarié

Les dispositions du présent avenant visent à officialiser la création de deux groupes fermés réservés aux salariés non cadres adhérents à la mutuelle à la date de la signature du présent avenant et aux anciens salariés de Port Sud de France à la retraite à la date de la signature du présent avenant, qui vont bénéficier de dispositions particulières concernant la nouvelle complémentaire.

**Premier groupe fermé :** « anciens salariés non cadres de Port Sud de France, qui sont sous statut « retraité » à la date de la signature du présent avenant » :

- Bénéficient en fonction de leur statut à la date de la signature (solo, duo, famille) des conditions proposées par le nouvel appel d'offre complémentaire santé :
  - Garanties correspondantes au socle de base identique au contrat mutuelle actuel (MCCI)
  - Possibilité de prendre des options complémentaires
  - Bénéficient d'un financement par l'employeur égal à 50% du montant de la cotisation du socle de base du nouvel assureur
  - Port Sud de France versera à l'assureur 50% de la cotisation du socle de base. L'assuré sera prélevé directement par l'assureur de ses 50% ainsi que du montant éventuel correspondant à l'option choisie.

**Second groupe fermé :** « préretraités non cadres à la date de la signature du présent avenant et des salariés non cadres à la date de la signature du présent avenant quittant le statut salarié entre le 2 avril 2017 et le 31 décembre 2025 »

- Bénéficient des mêmes garanties que les actifs et d'un financement 80% employeur pendant la durée de la préretraite
- Bénéficient des mêmes garanties que les actifs et d'un financement 50% employeur pendant la durée de la retraite
- Port Sud de France versera à l'assureur 50% de la cotisation, l'assuré sera prélevé directement par l'assureur de ses 50%

Afin de calculer le montant de la participation de l'entreprise à la mise à la retraite du salarié non cadre, l'entreprise comparera le statut (solo, duo, famille) du salarié à la signature du présent avenant avec sa situation au moment du départ à la retraite, il sera systématiquement pris en compte le statut le plus bas.



### Pénibilité et polyvalence, la double peine

Toujours en lutte pour l'équité, nous réclamons à nouveau, à l'occasion de notre appel à la grève du vendredi 20 octobre 2017, le dispositif pénibilité conventionnelle pour les services de sécurité comme pour les autres services de l'exploitation prévus dans la CCNU, travaillant en 3/8 au port de Calais (nuit).

La réponse de notre direction : « ce dispositif nous coûte très cher alors que son utilisation ne nous intéresse pas pour l'instant. Il faudrait se pencher sur une cotisation interne à la SEPD port de Calais pour créer notre propre caisse pénibilité. »

Le fait est que l'ordonnance Macron relative à « la prévention et à la prise en compte des effets de l'exposition à certains facteurs de risques professionnels et au compte professionnel de prévention » risque de potentiellement changer la donne. Elle redéfinit complètement le compte pénibilité, notamment son financement, qui serait basculé aux organismes nationaux de la branche accidents du travail et maladies professionnelles du régime général. Surtout, la pénibilité va être renégociée, aussi bien dans les entreprises que dans les branches.

Les critères de la pénibilité nationale ne sont pas encore connus, un décret est en cours de rédaction dont les premières versions laissent entendre que les critères seraient largement réduits. Exit l'exposition à des substances chimiques cancérigènes ou encore à des vibrations ou le port de charges lourdes. Les critères se restreindraient ainsi essentiellement aux rythmes de travail et au travail de nuit.

Si les évolutions des critères nationaux n'ont pas nécessairement d'impact sur ceux de la branche, il n'en reste pas moins que le sujet est remis sur la table et qu'il nous appartiendra de peser le moment venu sur les négociations pour mettre fin à une inégalité inacceptable au niveau du



ceci n'est qu'un journal



régime conventionnel.

### La polyvalence, une clause dangereuse

De plus en plus la polyvalence est un moyen aussi bien de limiter les embauches que de saper les mouvements de grève. Les salariés de la manutention ferroviaire (nettoyage des gares et des trains) y sont confrontés en ce moment même. Pour saper leur grève débutée le 2 novembre 2017, la SNCF mise sur la « polyvalence » inscrite dans les contrats de travail de ses salariés pour remplacer les grévistes.

Ainsi, au port de Calais, alors que la polyvalence n'est pas réellement en action puisque les salariés ayant ce genre de contrat sont "fixés" en équipe et service, les besoins commencent à se faire régulièrement sentir du fait de la réduction progressive des effectifs.

De fait, lorsqu'elle est mise en place, la polyvalence se concentre sur quelques salariés, ce qui la rend d'autant plus contraignante. Pour FO, le recours à la polyvalence doit être fait dans la transparence et être réparti entre tous les salariés par souci d'égalité.

Syndicat Port  
de Calais



### Réforme portuaire - Axe Seine

Article issu de la "Vision des partenaires sociaux de Ports de Paris" remise à M. Philizot

Le 21 novembre 2017, le Premier Ministre a affirmé que les ports de l'axe Seine (Port de Paris, Port du Havre et Port de Rouen) constituaient un des 3 systèmes portuaires qui "doivent rester dans le giron de l'Etat". Sa vision consiste à renforcer la coopération existante dans un commandement unifié à l'esprit commercial affermi.

### Pour les partenaires sociaux de Ports de Paris, le Groupement d'Intérêt Économique (GIE) HAROPA n'est pas parvenu à renverser la tendance

L'explication réside dans l'absence d'une vision stratégique commerciale. Après cinq ans, la stratégie de façade, la multiplicité des instances de gouvernance qui ne décident rien si ce n'est le mal-être du personnel, l'existence de deux services commerciaux l'un servant le port du Havre (GPMH), l'autre ayant une action principale centrée sur le port du Rouen (GPMR), ont conduit à une concurrence qui a nui à l'efficacité commerciale de l'axe Seine.

### Deux défis et une triple nécessité

Le GPMH doit cesser de concurrencer le GPMR ; les parts de croissance modestes du GPMH proviennent en définitive de la perte de croissance du GPMR (disparition des armateurs de Rouen vers le Havre, baisse du conteneur à Rouen au profit du Havre) parce que la direction en charge de ces questions est issue du GPMH... Le combat portuaire et la concurrence se gagnent sur la terre, à des distances de plus 400 km. Il faut regarder à l'Est, mais pas à 80 km de son estuaire.

• **Faire bien et ne pas se précipiter:** le Premier Ministre affiche des ambitions "courtermistes" dans lesquelles les systèmes portuaires seront ultra performants sous cinq ans. Il s'agit d'un objectif séduisant mais ce n'est pas pour autant qu'il faut négliger et sacrifier les bases, à savoir les salariés.

• **Garantir le devenir des salariés de Ports de Paris mis à disposition du GIE:** Ces salariés bénéficient des conditions de leur port d'origine, qui devront être maintenues. Il convient également de respecter et de faire respecter les engagements pris de la Direction Générale sur les garanties offertes à ces salariés, en commençant par la garantie de retour permanent. Si les ambitions de l'État sont de redonner ses lettres de noblesse au monde maritime en augmentant ses parts de marché notamment dans un hinterland qu'il convient assurément d'étendre bien au-delà des frontières de la Normandie, en se rapprochant notamment de la dorsale européenne, il est d'une évidence certaine que c'est en Région Parisienne que ce commandement doit être ; « la mer doit se rapprocher de la terre ».

• **Changer drastiquement la gouvernance:** Le système de préfiguration d'HAROPA en 2011 est à proscrire ; il a été opéré de l'intérieur, de façon technocratique, déconnectée des réalités quotidiennes et des enjeux de développement portuaire : une direction commerciale qui n'a que le nom, une direction de la Stratégie qui ne produit que des notes et rapports, une fonction prospective qui a quasiment disparu, etc. Conclusion : pas d'augmentation du conteneur maritime par voie fluviale, une hausse du niveau des impayés, un enlèvement de nombreux projets de développement (Paris Seine Métropole, Triel sur Seine, etc.). Pourtant les compétences et l'expertise sont là ! Il conviendra de renforcer les équipes agissant sur les territoires.

• **Créer les conditions d'adhésion des salariés de Ports de Paris:** avec Haropa, Ports de Paris a joué les variables d'ajustement en mutualisant ses équipes dans l'axe Seine et créant ainsi un véritable vide dans les missions commerciales, développement, marketing, communication de proximité de Ports de Paris. Les clients du port n'ont plus l'assistance de ces quatre volets d'activité. Il n'y a pas moins de 64 métiers à Ports de Paris ; avec un niveau d'expertise des personnels élevé et orienté essentiellement vers des problématiques fluviales liées à la valorisation du foncier et de l'immobilier au service de la mobilité de la région d'Ile de France.

Ports de Paris est un acteur incontournable de la logistique urbaine en Ile de France. A l'heure des assises de la mobilité, il est urgent de construire une véritable stratégie d'hinterland qui sollicite enfin le transport fluvial à la hauteur de son potentiel.

FO ports de Paris

### FÉDÉRATION DE L'ÉQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES FORCE OUVRIÈRE

Supplément 1 au Notre Mot A Dire Spécial numéro 149 de janvier 2018

46, rue des Petites Écuries - 75010 Paris  
Tél. : 01.44.83.86.20 • Fax : 01.48.24.38.32  
Courriel : [contact@feets-fo.fr](mailto:contact@feets-fo.fr) • Site : [www.feets-fo.fr](http://www.feets-fo.fr)  
Directeur de la Publication : J. HEDOU • Rédaction : Etienne CASTILLO  
Publication éditée par la FEETS-FO • Impression FEETS-FO au siège de la Fédération  
Publicité : au Journal • N° CPPAP : 0519 S 06882 • N° ISSN : 1263-5618  
Prix à l'unité : 0,84 Euros • Abonn.t annuel : 10,06 Euros (12 numéros)  
Abonn.t principal + supplément : 13,72 Euros • Abon.t de soutien : 15,24 Euros



ADMETTONS-LE, LE PORT NE  
TIRE AUCUN BÉNÉFICE DE  
SA BELLE VUE SUR LA MER



MICAËL

FO

FEETS

ceci n'est qu'un journal