

Seconde Partie

ANNEXES & STATISTIQUES

Table des matières

ANNEXE I	4
EVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DES PORTS	4
1. Gouvernance des ports et problématique de privatisation	4
2. La Commission des Investissements, avant tout un lieu de dialogue.....	4
ANNEXE II	6
LE REGIME DES CONVENTIONS DE TERMINAL.....	6
1. Une proposition contraire a l'intention des auteurs de la directive concession.....	7
2. Une proposition qui remettrait en cause l'équilibre des relations contractuelles entre l'administration et les opérateurs de la manutention	9
3. Une proposition de nature a porter atteinte au droit de propriété des opérateurs de manutention	10
4. La solution : conforter le régime d'AOT des conventions de terminal en l'aménageant pour répondre au besoin de financement des investissements de long terme des opérateurs de la manutention	11
5. Conclusion	12
ANNEXE III	16
LE REGIME FISCAL	16
1. Une situation de plus en plus dégradée et qui pèse sur la marge des entreprises	16
2. Une capacité concurrentielle diminuée	17
3. Les ports, un lieu privilégié de densification industrielle	18
ANNEXE IV	19
UNE AMBITION POUR L'AXE SEINE	19
1. Les enjeux	19
2. Les conditions de la réussite française	19
3. Conclusion	20
ANNEXE V.....	21
REGIME DE PRERETRAITE PENIBILITE / CAA.....	21
ANNEXE VI.....	29
DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES DE PRISE EN COMPTE DE LA PENIBILITE SPECIFIQUE AUX METIERS PORTUAIRES ET CONTRIBUTION DE L'ARTICLE L. 137-10 DU CODE DE LA SECURITE SOCIALE	29
1. Présentation succincte des dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires	29
2. Les dispositifs visés par la « contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise ».....	30

3. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires ne présentent pas les caractéristiques des dispositifs de préretraite que le législateur a voulu « taxer ».....	31
4. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire présentent des caractéristiques similaires à celleS du CFA des transports routiers :	32
5. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires sont conformes aux objectifs du législateur en matière de prise en compte de la pénibilité :.....	33
6. L'impact de la contribution DE l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale sur l'équilibre financier des dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires	34
ANNEXE VII	38
LA TAXATION DES CDD AURAIT UN IMPACT TRES PREJUDICIABLE DANS LE FONCTIONNEMENT DES PORTS FRANÇAIS	38
1. La taxation des CDD, un principe qui n'a toujours pas fait ses preuves	38
2. Une mesure qui ne tient pas compte de la spécificité des CDD d'usage constant	38
3. Pour conclure : la manutention portuaire gravement menacée	40
CERTIFICATS DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE.....	41
STATISTIQUES PORTUAIRES.....	43

ANNEXE I

Evolution de la gouvernance des ports

Une Commission des investissements

Gage de partenariat publics et privés entre acteurs du développement portuaire

Lors de l'examen de la Loi Macron au Parlement, un amendement portant sur la privatisation du capital des GPM et des ports décentralisés à l'instar de ce qui a été proposé pour certains aéroports, a été déposé par le député-Maire de Neuilly, Jean-Christophe Fromentin.

Cette proposition ne prenait pas en compte le fait que dans les GPM les infrastructures et superstructures contribuant à l'interface « terre-navire » relèvent exclusivement du privé depuis la loi de 2008.

Cet amendement a été retiré mais la teneur des débats et la réponse du Ministre Macron montrent que ce n'est pas pour autant un refus de principe, mais au contraire la volonté d'aller plus loin. Le Ministre a déclaré saisir l'Agence des Participations de l'Etat du problème et souhaite reprendre cette question activement dans les prochains mois sur la base des conclusions de l'APE.

1. Gouvernance des ports et problématique de privatisation

Pour l'UNIM, le cas des ports maritimes ne peut s'appréhender de la même façon que celui des aéroports et une telle démarche suscite beaucoup de questions :

- Les ports maritimes sont un secteur national stratégique.
- L'impact social d'une telle mesure ne peut être sous-estimé.
- Le secteur privé est déjà co-investisseur avec l'Etat dans les ports, mais au travers d'une séparation claire des rôles : l'Etat en infrastructure ; le privé en superstructures (terminaux portuaires)
- Un éventuel détenteur privé de l'infrastructure aux côtés de l'Etat sera juge et partie dans l'attribution des autorisations domaniales en vue de créer des superstructures.
- La privatisation de l'infrastructure conduirait nécessairement à remettre en cause les détenteurs privés des superstructures actuelles (terminaux portuaires) ayant pourtant fait l'objet d'investissements privés importants.

Le véritable problème des ports est un problème de gouvernance plus que celui d'un manque d'investissement, mis à part ceux concernant les accès terrestres aux ports maritimes destinés à la massification des flux, lesquels font cruellement défaut.

2. La Commission des Investissements, avant tout un lieu de dialogue

L'avenir de la profession dépend de sa capacité à affronter la concurrence internationale grâce à des investissements appropriés au travers de choix pertinents et optimisés entre partenaires publics et privés.

Un nouveau modèle de gouvernance bien compris réunissant les investisseurs actuels publics et privés des ports dans une *Commission des Investissements* devrait constituer une alternative plus utile qu'une démarche incontrôlée de privatisation tout azimut.

Dans un but de modernisation et d'adaptation aux exigences de la concurrence internationale, le moment est venu de parfaire la réforme portuaire de 2008 pour permettre une meilleure coordination entre investissements privés et publics dans les ports maritimes.

Dans les GPM, cette réforme a déjà permis de finaliser la privatisation des activités commerciales et industrielles, tout en laissant aux autorités publiques la charge des missions régaliennes (domanialité, sûreté et sécurité, police des chenaux, promotion de la place...).

Mais il faut aller plus loin. Cette meilleure coordination est un impératif au moment où les ports maritimes doivent être aménagés et équipés pour faire face au gigantisme croissant des navires de commerce.

L'idée est de garantir une meilleure coordination entre investisseurs publics et privés, l'un et l'autre ayant des objectifs et intérêts communs. Il ne s'agit en effet nullement de mettre en cause la gouvernance des ports maritimes, mais avant tout de mettre en place un véritable partenariat, un cadre adapté de dialogue entre investisseurs privés et publics.

Ce cadre doit être différent de celui regroupant actuellement dans un même conseil consultatif -appelé dans les GPM Conseil de Développement- les opérateurs privés, les clients, les représentants syndicaux et les associations de défense de l'environnement...

La Commission des Investissements rend en amont des décisions du Conseil de Surveillance qui reste souverain, un avis obligatoire sur le projet stratégique propre à chaque GPM. Il est en outre obligatoirement consulté sur tout projet d'investissement de l'établissement public au-delà d'un certain montant.

Le but est de ménager un dialogue permanent entre tous les acteurs, fondé sur l'intérêt général.

De la sorte, la Commission des Investissements sera directement impliquée, de par ses avis, dans la définition de la politique d'investissement du port dont elle reflètera la cohérence et la dynamique.

ANNEXE II

Le régime des conventions de Terminal

Objet de la note : Analyse de la proposition de la DGITM et esquisse d'une solution alternative

La présente note vise à analyser la proposition de texte législatif de la DGITM tendant à conférer aux conventions de terminal le statut de concessions de services. Pour l'UNIM, cette proposition non seulement est de nature à altérer la compétitivité des entreprises de manutention, et donc celle des grands ports maritimes eux-mêmes, mais elle se heurte à de très fortes objections sur le plan juridique.

Cette proposition n'est pas conforme à l'intention du législateur européen telle qu'exprimée dans la Directive Concession de 2014 **(I)** ; elle mettrait sérieusement à mal l'équilibre des relations contractuelles entre l'administration et les entreprises de manutention, seul à même d'assurer la survie de celles-ci dans un contexte économique et social particulièrement difficile **(II)** ; enfin, l'incertitude qui pèserait sur le régime des biens réalisés ou acquis par les entreprises de manutention sur le domaine public aggraverait encore leur situation en mettant en cause leur droit de propriété **(III)**.

La seule solution juridiquement valable et économiquement soutenable est de conforter le statut d'AOT des conventions de terminal, moyennant des aménagements tenant compte de la nécessité pour les entreprises de manutention de pouvoir avoir recours à des tiers investisseurs et à des financeurs **(IV)**.

Constat : Une proposition qui revient sur les efforts de modernisation des grands ports maritimes français entamés dès les années 1990 et confirmés par la réforme de 2008

Pour rappel, **les activités de manutention ne sont pas des services économiques d'intérêt général (SIEG)** ; elles sont purement privées, comme l'a confirmé la Cour de Justice de l'Union européenne en 1991¹. Rappelons également que la manutention portuaire ne bénéficie d'aucune aide fiscale ou sociale contrairement à d'autres secteurs des transports.

Dans un objectif résolument économique, la **convention d'exploitation de terminal** a été instaurée par un décret du 9 septembre 1999 modifiant le code des ports maritimes. Un autre décret (en conseil d'Etat) a approuvé la convention type de terminal le 19 juillet 2000. C'était un nouvel outil juridique d'accueil d'opérateurs privés, emportant autorisation exclusive d'occupation et de jouissance du domaine public, en vue de la construction et de l'exploitation personnelle de terminaux spécialisés.

Avec la loi du 4 juillet 2008, ces efforts de modernisation ont donc été confirmés, notamment à travers une clarification du partage des rôles des différents acteurs clarifiés. Cette réforme a consacré la dualité des compétences sur les espaces portuaires :

- **L'aménagement et la police relèvent de l'autorité publique :**

¹ CJCE, 10 décembre 1991, *Merci*, C-179/90

- Le commercial et l'économique sont à la charge secteur privé².

L'arrêt du Conseil d'Etat du 14 février 2017 sur le Canal du Verdon a requalifié une convention de terminal en concession au sens de la Directive précitée de 2014, transposée par l'Ordonnance du 29 janvier 2016. Or cet arrêt concerne une convention très spécifique comportant des engagements réciproques entre l'administration portuaire et l'entreprise de manutention concernée qui n'existent pas dans les autres conventions de terminal. Il ne peut donc s'agir d'un **arrêt** de principe, mais **d'espèce**, ce que d'ailleurs reconnaît la DGITM en proposant le texte ici analysé.

C'est donc par référence au droit de l'Union et aux principes constitutionnels que la présente note conclut à la nécessité impérieuse de conforter le statut d'occupants domaniaux des entreprises de manutention, à l'instar de ce qui est le cas des entreprises du secteur opérant dans les autres grands ports européens. Transformer les conventions de terminal en concessions de services, alors que les contrats analogues sont des baux fonciers dans les autres Etats membres placerait nos entreprises dans une situation d'infériorité. Il en résulterait **une distorsion de concurrence** venant encore affaiblir davantage nos grands ports maritimes. Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, il est évident en effet que les investisseurs privés de long terme sont appelés à prendre le relais.

La compétitivité des ports français exige d'attirer les investisseurs de long terme que sont les opérateurs de la manutention et les industries (industries classiques ou armements), lesquels ne s'implanteront en France que si des conditions économiques et financières mais aussi juridiques adéquates leur sont réservées : le régime de la concession n'offre pas ces conditions.

L'UNIM a été d'autant plus surprise de la teneur de la proposition de la DGITM qu'elle avait été associée, dans un climat de parfaite concertation, à l'élaboration de l'ordonnance du 19 avril 2017 sur le domaine public dans la mesure où il était clair que les conventions de terminal relèvent du statut d'AOT.

En effet, les propositions de la DGITM tendant à étendre le régime de la concession aux conventions de terminal conduiraient à l'arrêt brutal des progrès réalisés depuis 25 ans dans la gestion des activités de manutention. Les rigidités, uniques en Europe, qui en résulteraient sont incompatibles avec les objectifs de relance de l'économie maritime française.

1. Une proposition contraire à l'intention des auteurs de la directive concession

Cette Directive exclut de son champ d'application « *les conventions de location, quelles qu'en soient les modalités financières, de terrains, de bâtiments existants ou d'autres biens immeubles* ». (Article 10.8 a). Cette exclusion est éclairée par le considérant 15 qui mentionne particulièrement « *le droit, pour un opérateur économique, d'exploiter certaines ressources publiques ou domaines publics (...) tels que des biens fonciers ou des biens publics, en particulier dans le secteur des ports maritimes* » (soulignement ajouté).

Ces dispositions s'appliquent aux grands ports maritimes français dont il ne fait pas de doute qu'ils sont des « *LandLord ports* ». C'est ce que démontre une étude comparative menée par Jean Debrie et Cécile Ruby parue en 2009³, par référence à la réforme de 2008, dans le cadre de l'Institut

² Rapport sur la modernisation des ports de juillet 2007, pages 18 et 25 à 27 ; rapport du député Besselat du 11 juin 2008 page 22

³ J. Debrie, C. Ruby, *Approche des réformes portuaires européennes et Nord-Américaine*, INRETS, 2009

National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS): il y est indiqué que les grands ports maritimes français sont passés de la catégorie des « **Tool ports** », caractérisée par une participation publique majoritaire limitant l'activité privée à des fonctions d'opération en particulier de manutention à quai, mais avec du matériel appartenant à l'autorité publique, à celle des « **Landlord ports** », définie comme un modèle portuaire où l'autorité publique est seulement propriétaire de l'infrastructure et des terrains qui sont loués à des opérateurs privés; l'idée étant de sortir du champ de l'action publique l'activité d'exploitation des terminaux.

Une étude de la Documentation française⁴, intitulée « Vers de nouveaux modes de gouvernance des ports » (mise à jour au 6 février 2015 sur le site du service de l'Information Légale et Administrative du Premier ministre) souligne quant à elle *que « Progressivement, les régimes de gestion des ports de commerce ont évolué vers le modèle générique d'organisation formalisé en 2002 par la Banque mondiale dans son manuel de gestion portuaire, le Port Reform Toolkit. Ce modèle dit du « port-proprétaire » ou « landlord port », s'inscrit dans un mouvement global de passage d'un modèle de « port-service » – dans lequel l'autorité portuaire, propriétaire des ouvrages et des outillages, exécute les fonctions portuaires – à un modèle de « port-outil » – dans lequel elle confie l'activité de manutention à un tiers exploitant – puis, désormais, à un modèle de « port-proprétaire foncier », dans lequel l'autorité portuaire se contente d'accorder par contrat à un usager un droit d'occupation de son domaine ».*

Les auteurs de l'étude précitée de l'INRETS mettent en exergue le fait que l'évolution des grands ports maritimes français de *Tool ports* vers la catégorie des *Landlord ports* a été « *actée dans la loi portant réforme portuaire de 2008* »⁵.

En visant **les « land leases »** dans les ports maritimes comme échappant au régime de la concession, **les auteurs de la Directive de 2014 ont clairement entendu exclure les grands ports européens, y inclus les ports français, de son champ d'application** pour la bonne et simple raison que le régime de la concession est apparu à juste titre foncièrement inadapté à la gestion des activités des investisseurs privés dans ces ports. Ce point a été clairement confirmé par des lettres des ministres compétents adressées à l'UNIM ou à des parlementaires sur le sujet. Ainsi, le directeur de cabinet du Président Macron alors ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique m'écrivait-il le 29 décembre 2015 que « *la convention de terminal... ne vise pas à satisfaire les besoins du grand port maritime... et [ces conventions] ne s'analysent pas comme des contrats de concession au sens des dispositions... de la directive* ». Monsieur Alain Vidalies, ministre des Transports dans sa lettre du 9 février 2016, confirmait lui-même que « *ces conventions valant simple autorisation d'occuper le domaine public et ne transférant aucune mission du port ne sont pas des concessions au sens de la directive* ». Ces assurances avaient un objet précis, à savoir ne pas désavantager notre secteur de la manutention

La proposition de la DGITM, ne s'inscrit pas seulement en faux contre l'analyse qui avait été alors faite des conventions de terminal en remettant en cause les assurances données à l'UNIM au plus haut niveau de l'Etat. En excluant la possibilité pour les entreprises de manutention en France de bénéficier de la dérogation prévue par la directive de 2014, elle méconnaît l'exigence constitutionnelle de transposition des directives⁶ telle qu'affirmée par le Conseil constitutionnel.

⁴ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/d000553-les-ports-maritimes-au-caeur-de-la-mondialisation/vers-de-nouveaux-modes-de-gouvernance-des-ports>

⁵ J. Debrie, C. Ruby, *Approche des réformes portuaires européennes et Nord-Américaine*, INRETS, 2009, page 43

⁶ Conseil constitutionnel, 10 juin 2004, n°2004-496 DC sur la loi pour la confiance dans l'économie numérique

Au surplus, cette proposition contrevient à l'instruction du Premier Ministre qu'il a formalisée, à la suite de son discours du 11 juillet 2017 au Forum Europlace⁷, dans une circulaire du 26 juillet 2017⁸. Suivant cette circulaire, « *Toute mesure allant au-delà des exigences minimales de la directive est en principe proscrite. Les dérogations à ce principe, qui peuvent résulter de choix politiques, supposent la présentation d'un dossier explicitant et justifiant la mesure qui sera soumise à l'arbitrage de mon cabinet. [...] Toutes les surtranspositions identifiées dans vos champs ministériels et qui n'auront pu être justifiées feront l'objet d'un réalignement sur le niveau de contrainte exigé par l'Union européenne* ». La proposition de la DGITM, en excluant définitivement que les grands ports maritimes français puissent bénéficier de la dérogation prévue par la Directive de 2014, va à l'encontre de ces orientations gouvernementales.

2. Une proposition qui remettrait en cause l'équilibre des relations contractuelles entre l'administration et les opérateurs de la manutention

La transformation des conventions de terminal en concessions de services déséquilibrerait les relations contractuelles entre l'administration et les opérateurs de la manutention, du fait des rigidités liées au régime de la concession.

Le flou qui règne sur l'application ou non du régime de la concession aux conventions en cours est en outre de nature à contrevenir aux principes tant de sécurité juridique que de liberté contractuelle des entreprises du secteur.

Dès lors que la proposition de la DGITM ne mentionne pas sa date de mise en œuvre, on peut supposer qu'elle ne s'appliquerait que pour l'avenir, ne concernant ainsi que les conventions non encore conclues à la date de la publication du nouveau texte. Mais cela n'est pas clair. Le texte proposé par la DGITM pourrait aussi se vouloir interprétatif par rapport au régime de la concession issu de la Directive de 2014 et son ordonnance de transposition du 29 janvier 2016. Rappelons en effet qu'avant l'entrée en vigueur de cette ordonnance, les concessions ne pouvaient concerner que des activités de services publics et non des activités comme la manutention n'ayant pas ce caractère. Dans cette dernière hypothèse, la proposition de la DGITM s'appliquerait aux conventions conclues après le 1^{er} avril 2016, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance susvisée⁹.

Ce flou entretient une **insécurité juridique** qui ne peut que nuire à l'activité des entreprises. La distinction entre conventions de terminal restées AOT et conventions de terminal destinées à être des concessions est porteuse en outre de **distorsion de concurrence** et d'**inégalité de traitement**. Enfin, pour les conventions en cours devenant concessions, s'il en est, on peut considérer que la proposition de la DGITM entraînera un déséquilibre tel au point de méconnaître la **liberté contractuelle** des entreprises et plus généralement la **liberté d'entreprise**¹⁰.

Que la disposition proposée ne concerne que les futures conventions ou celles conclues à partir du 1^{er} avril, dans les deux cas, la situation serait extrêmement préjudiciable aux entreprises concernées en les confrontant à de sérieuses difficultés financières.

⁷ Discours d'Édouard Philippe au Forum Europlace, 11 juillet 2017 : « *notre objectif, c'est, dans toute la mesure du possible, d'éliminer la surtransposition des directives européennes qui est une spécialité bien française [...]* », <http://www.gouvernement.fr/partage/9320-discours-du-premier-ministre-au-forum-europlace>

⁸ Circulaire du 26 juillet 2017 relative à la maîtrise du flux des textes réglementaires et de leur impact

⁹ Voir l'article 78 de l'Ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession

¹⁰ Selon un considérant de principe constamment repris, le Conseil constitutionnel estime que « *il est loisible au législateur d'apporter à la liberté d'entreprendre et à la liberté contractuelle qui découlent de l'article 4 de la Déclaration de 1789, des limitations liées à des exigences constitutionnelles ou justifiées par l'intérêt général, à la condition qu'il n'en résulte pas d'atteintes disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi ; que, d'autre part, le législateur ne saurait porter aux contrats légalement conclus une atteinte qui ne soit justifiée par un motif d'intérêt général suffisant sans méconnaître les exigences résultant des articles 4 et 16 de la Déclaration de 1789* » (soulignement ajouté)

Cette disposition remettrait en cause l'équilibre financier des **conventions en cours**. L'équilibre financier d'un contrat administratif, qui se définit lors de sa passation, tend à en préserver l'exécution équitable. En dehors de cet objectif, s'ajoute un objectif économique, à savoir que le cocontractant de l'administration puisse le cas échéant obtenir les financements nécessaires, en particulier bancaires, à son activité.

Quant aux **conventions de terminal à venir**, leur équilibre financier serait le plus souvent inatteignable.

La confirmation du statut d'occupant domanial des entreprises de manutention ne retirera à l'administration aucune de ses prérogatives : une AOT - du fait du caractère précaire et révocable de l'occupation - peut être résiliée unilatéralement sans faute de l'occupant, et même si cela n'a pas été prévu par les stipulations du contrat¹¹. Il suffit que l'administration invoque l'intérêt général d'assurer une meilleure exploitation du domaine public, sans autre précision pour que la résiliation soit légale¹². A fortiori, la résiliation pour faute et sans indemnité est possible en matière d'AOT.

3. Une proposition de nature à porter atteinte au droit de propriété des opérateurs de manutention

Il convient d'**insister plus spécifiquement sur les conséquences du passage à la concession en ce qui concerne le régime des biens édifiés par les entreprises de manutention**. En effet, alors que l'occupant du domaine public dispose de droits réels (reconnus en règle générale par les conventions de terminal) sur les biens qui lui appartiennent pendant toute la durée de l'occupation, le concessionnaire n'a en principe pas la propriété des biens nécessaires au fonctionnement du service public qu'il construit ou acquiert (biens de retour) censés appartenir *ab initio* à la collectivité concédante.

Dans son arrêt *Commune de Douai* du 21 décembre 2012¹³, le Conseil d'Etat a apporté une brèche à ce principe en reconnaissant la faculté de renoncer contractuellement à la propriété publique *ab initio* des biens nécessaires au fonctionnement du service public, les parties pouvant prévoir « l'attribution » d'une propriété privée ou de droits réels au profit de concessionnaires pendant la durée du contrat. Ce qui concerne essentiellement les montages associant une concession et une AOT constitutive de droits réels.

La première question qui se pose - et qui n'est nullement résolue par la proposition de la DGITM - est de **savoir si les biens réalisés ou acquis par les entreprises de manutention nécessaires à leur activité pourraient être qualifiés de « biens de retour »**, dès lors que cette activité n'a pas le caractère d'un service public. En effet, selon la jurisprudence, les droits réels attribués contractuellement au concessionnaire par l'autorité concédante doivent comporter des « *garanties propres à assurer la continuité du service public, notamment la faculté pour la personne publique de s'opposer à la cession, en cours de délégation, de ces ouvrages ou des droits détenus par la personne privée* » (soulignement ajouté).

Si tant est qu'il pourrait s'agir désormais de biens de retour, le régime d'indemnisation pour les biens non amortis à la fin du contrat, tel que défini par la jurisprudence précitée, est très

¹¹ Conseil d'Etat, 2 mai 1958, *Distillerie de Magnac-Laval*, n°32401

¹² Conseil d'Etat, 31 juillet 2009, *Société Jonathan Loisirs*, n°316534 (reconnaissant toutefois un droit à indemnisation de l'occupant évincé).

¹³ Conseil d'Etat, 21 décembre 2012, *Commune de Douai*, n°342788

défavorable aux entreprises puisque, selon l'arrêt précité, l'indemnisation ne saurait excéder « la valeur nette comptable qui résulterait de l'amortissement de ces biens sur la durée du contrat ».

Cette restriction est d'abord totalement éloignée des réalités économiques pour des investisseurs qui ont dû se procurer les financements nécessaires à la réalisation ou à l'acquisition des biens en question, en ayant recours par exemple au crédit-bail ou au financement hypothécaire. Elle est ensuite **en contradiction avec la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne notamment l'arrêt *Rosanna Laezza* rendu en 2016**¹⁴ à propos du retour gratuit des biens des concessionnaires de jeux en ligne. Cette jurisprudence est d'autant plus intéressante qu'elle remet en cause, tant l'indemnisation des biens non amortis à la valeur comptable – évoquant une valeur de marché – que la cession gratuite des biens de retour, fussent-ils amortis. Selon l'avocat général ayant rendu ses conclusions dans cette affaire, en effet, « à supposer même qu'il soit considéré que les biens qui font l'objet de la cession à titre gratuit ont été amortis, cela n'implique nullement que le concessionnaire visé ne subit pas de préjudice économique, celui-ci se voyant privé de la possibilité de les céder à un titre onéreux en fonction de la valeur de marché de ces biens »¹⁵ (soulignement ajouté).

4. La solution : conforter le régime d'AOT des conventions de terminal en l'aménageant pour répondre au besoin de financement des investissements de long terme des opérateurs de la manutention

Eu égard aux considérations ci-dessus, l'UNIM rejette radicalement la proposition de la DGITM et propose de **conforter le régime d'AOT des conventions de terminal en insérant dans le code des transports un nouvel article L 5312-14-1, rédigé comme suit :**

« La convention de terminal, conclue entre un opérateur privé et un grand port maritime, constitue une convention d'occupation du domaine public régie par les articles L. 2122-6 à L. 2122-14 du code général de la propriété des personnes publiques. »

« La convention de terminal emporte attribution de droits réels dans les conditions prévues par chaque convention. Sans préjudice des dispositions de l'article L.2122-9 alinéa 3 du code général de la propriété des personnes publiques, en fin de contrat pour quelle que cause que ce soit, l'occupant domanial est indemnisé à raison des biens non encore amortis à leur valeur de marché. La convention de terminal peut également prévoir une indemnisation à raison de biens amortis, sous réserve qu'il n'en découle pas d'enrichissement sans cause de l'occupant domanial. »

« Les droits réels du titulaire d'une convention de terminal suivent le régime de l'article L. 2122-8 du code général de la propriété des personnes publiques en matière d'hypothèque et de poursuites par les créanciers chirographaires. La réalisation des ouvrages, constructions et installations peut en outre donner lieu à la conclusion de contrats de crédit-bail dans les conditions définies à l'article L2122-13 du code général de la propriété des personnes publiques. »

« A l'issue de la convention de terminal, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier sont maintenus, à moins que leur démolition ne réponde à un motif d'intérêt général suffisant eu égard au but poursuivi par le grand port maritime. La décision de faire procéder à cette démolition doit indiquer les considérations précises de fait et de droit qui la motivent. »

¹⁴ CJUE, 28 janvier 2016, *Rosanna Laezza*, C-375/14, point 41

¹⁵ Conclusions de M. Nils Wahl en date du 26 novembre 2015, point 98

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article ».

Par ailleurs, il importe de **renoncer à l'imposition d'objectifs de trafic par l'administration dans la partie réglementaire du code des transports**. Selon l'article R. 5312-84 du code des transports, les conventions de terminal *« peuvent prévoir des objectifs de développement du trafic et des sanctions, pouvant aller jusqu'à la résiliation sans indemnité de la convention, dans le cas où ces objectifs ne seraient pas atteints »*.

Cette prérogative de l'administration n'a pas de sens : il est évident qu'une entreprise recherche à développer son activité et que si elle ne le fait pas, elle n'est pas forcément fautive. La baisse de la croissance mondiale et conséquemment du commerce international en sont le plus souvent la cause, et non pas les entreprises de manutention. Il est foncièrement injuste de laisser à l'administration le pouvoir d'infliger des sanctions à des entreprises pour des défaillances dont elles ne sont pas responsables. C'est le sous-investissement chronique dans les ports maritimes français qui entraîne une baisse accrue de trafic, et non la prétendue impéritie des entreprises de manutention. Aussi les sanctions prévues par le code des transports pour non réalisation des objectifs de trafic assignés par l'administration, héritées du passé, apparaissent-elles aujourd'hui injustifiées. Elles doivent être supprimées.

5. Conclusion

L'urgence est non pas d'affaiblir encore davantage les investisseurs privés dans les grands ports maritimes français, et singulièrement les entreprises de manutention, mais au contraire de renforcer leur sécurité juridique.

S'agissant plus spécialement de la manutention, il doit être mis fin une fois pour toutes à la situation d'infériorité des entreprises opérant en France par rapport à leurs homologues dans les autres Etats membres de l'Union européenne. Pour ce faire, il faut concrétiser en droit interne la dérogation prévue à l'article 10.8. b de la Directive de 2014 sur les concessions, au lieu d'en exclure l'application comme cela est proposé par la DGITM.

C'est avec la détermination de coopérer avec l'administration afin de redresser la situation de nos grands ports maritimes face à la concurrence européenne et internationale, que l'UNIM transmet cette note comme base de la concertation qu'elle appelle de ses vœux.

Pièces jointes :

- Courrier du ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date 28 décembre 2015
- Courrier du ministre chargé des Transports en date du 9 février 2016



LE DIRECTEUR DU CABINET

Paris, le **29 DEC. 2015**

Nos Réf. : EIN/2015/56833
Vos Réf. : Votre lettre du 05/10/2015

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler l'attention de M. Emmanuel Macron, Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, sur plusieurs sujets de préoccupations pour le secteur des industries de manutention portuaire : la transposition de la directive n° 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession dont la concertation sur les projets d'ordonnance et de décret s'est achevée le 30 septembre 2015 ; la nécessité de réformer le droit de la domanialité publique pour l'adapter à un besoin croissant d'investissements pérennes dans votre secteur et la poursuite de la réforme portuaire engagée en 2008.

Vous vous interrogez sur la portée des dispositions prévues dans le projet d'ordonnance soumis à concertation, qui transpose, notamment, l'exclusion figurant au point 8.a) de l'article 10 de la directive. Cet article prévoit que les contrats de concession de services portant sur l'acquisition ou la location, quelles qu'en soient les modalités financières, de terrains, de bâtiments existants ou d'autres biens immeubles ou qui concernent des droits sur ces biens sont exclus de son champ d'application.

Le considérant 15 de la directive précise que les accords conférant à un opérateur économique le droit d'exploiter certains domaines publics ou ressources publiques sans acquisition de travaux ou services spécifiques, ne sont pas considérés comme des contrats de concession. C'est notamment le cas dans le domaine portuaire pour lequel l'autorité publique se limite à la simple fixation des conditions d'utilisation du domaine ou de la ressource.

La directive du 26 février 2014 procède, en son article 5, à une unification de la notion de « concession ». Un contrat de concession est un contrat conclu à titre onéreux par lequel un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices confient l'exécution de travaux ou la gestion de services à un ou plusieurs opérateurs économiques, en contrepartie soit uniquement dans le droit d'exploiter l'ouvrage ou les services qui font l'objet du contrat, soit dans ce droit accompagné d'un prix. Il implique nécessairement le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation.

.../...

Monsieur Christian de TINGUY
Président
Union nationale des industries de la manutention
dans les ports français
76 avenue Marceau
75008 Paris



139 rue de Bercy - Télédéc 181 - 75572 Paris cedex 12

Or, il résulte de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire que l'espace administré par les grands ports maritimes est découpé en terminaux. Son article 7 prévoit que les outillages de l'établissement public sont cédés ou mis à la disposition des opérateurs de terminaux. La convention de terminal conclue à cette fin ne vise pas à satisfaire les besoins du grand port maritime. Elle porte, en effet, sur la vente à un opérateur de l'outillage à caractère mobilier, sur la cession des droits réels pour l'outillage immobilier et se borne à fixer les modalités d'occupation du domaine public portuaire. Dans ces conditions, les conventions de terminal ne s'analysent pas comme des contrats de concession au sens des dispositions précitées de la directive.

En ce sens, la transposition de l'exclusion figurant à l'article 10, point 8, a) de la directive relatives aux contrats de concession portant sur la location ou l'acquisition de biens immobiliers ne peut être de nature à créer de distorsion de concurrence dans votre secteur dans la mesure où les conventions de terminal ne relèvent pas du champ d'application de l'ordonnance elle-même, indépendamment de ces exclusions. Je confirme donc l'analyse que mes services ont déjà pu partager avec vous, lors de la réunion de travail qui s'est tenue en avril 2015 avec la Fédération européenne des opérateurs portuaires. Cette analyse est reprise dans la fiche d'impact du projet d'ordonnance versée à la consultation publique qui s'est achevée le 30 septembre 2015.

Les dispositions du projet d'ordonnance constituent sur ce point la transposition stricte de la directive qui ne procède à aucune distinction ni entre la domanialité publique ou privée, ni entre la location, l'exploitation ou l'occupation.

Le régime français de domanialité publique comprend notamment un principe de précarité des autorisations d'occupation privatives. Ce principe trouve son fondement dans la loi (art. L. 2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques) et a également été regardé par le juge comme un principe général de la domanialité publique (CE, 22 janv. 2007, n° 269360, assoc. des amis des Tuileries). Il se justifie par la nécessité, pour la puissance publique, de pouvoir à tout moment mettre un terme à une utilisation privative pour des circonstances d'intérêt général et apparaît donc essentiel pour que l'administration puisse librement disposer de son domaine.

Cette précarité peut certes, par certains aspects, être regardée comme un frein aux investissements privés mais le législateur est d'ores et déjà intervenu pour apporter des garanties aux opérateurs économiques. Il a notamment autorisé la délivrance d'autorisations d'occupation constitutives de droits réels ou de baux emphytéotiques administratifs qui reconnaissent des attributs du propriétaire à leurs titulaires. Le juge a également contribué à sécuriser la situation des occupants en admettant que la révocation du titre pouvait leur ouvrir droit à indemnisation (CE 29 mars 1968, n° 68946, soc. Menneret et cie). La simplification du droit domanial en la matière ne saurait remettre en cause les impératifs de bonne gestion du domaine public, de valorisation de ces propriétés et de libre disposition des biens.

Enfin, vous suggérez d'aller plus loin dans le mouvement de réforme portuaire engagée en 2008. Je vous recommanderai, le cas échéant, de prendre l'attache de nos services et en particulier de l'Agence des Participations de l'Etat pour engager cette réflexion. Le Ministre a également relayé vos préoccupations auprès de la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Alexis KOHLER



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le / 9 FEV, 2016

Référence : CPI/A15022656-D16001816
Vos réf. : DB/SM2015009

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la transposition de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'attribution des contrats de concession.

Je partage vos préoccupations de voir les conventions de terminal requalifiées comme des actes soumis à cette directive. Ces dernières ne sont toutefois pas explicitement visées par la directive et il serait alors délicat d'en demander l'exclusion dans un texte de transposition.

Aux termes de la directive, un contrat de concession implique le transfert, par une entité adjudicatrice à un opérateur économique, de l'exercice d'une activité relevant normalement de sa compétence. Or, la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a retiré aux grands ports maritimes la mission d'exploiter des terminaux portuaires. Ces conventions valent simple autorisation d'occuper le domaine public et ne transférant aucune mission du port, ne sont pas des concessions au sens de la directive.

Mes services ont engagé, dès le début du processus de transposition, des discussions avec les services du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, dans le but de définir une position commune, juridiquement sécurisante sur ce sujet.

Le compromis interministériel retenu consiste à faire figurer explicitement l'exclusion des conventions de terminal au sein de l'étude d'impact finalisée du projet d'ordonnance, dans sa partie relative au champ d'application.

Soyez assuré que mes services resteront mobilisés jusqu'à la rédaction définitive de l'ordonnance de transposition de la directive.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Am: dai,

Alain VIDALIES

Monsieur Dominique BUSSEREAU
Ancien Ministre
Député de Charente-Maritime
Président du Conseil départemental
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Hôtel de Roquelaure – 244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

ANNEXE III

Le régime fiscal

1. Une situation de plus en plus dégradée et qui pèse sur la marge des entreprises

La fiscalité foncière dans les ports s'est significativement alourdie au cours des 20 dernières années sous la conjonction de plusieurs facteurs :

- Un investissement immobilier de plus en plus porté par les opérateurs privés,
- Un régime fiscal remis en cause par l'administration,
- Des évolutions très importantes de taux de taxation,
- La sortie des Grand Port Maritime de l'exonération de taxe foncière issue des décisions prises entre 1942 et 1943.

Historiquement les ports autonomes comme les chambres de commerce réalisaient les investissements utiles à la manutention portuaire tant en termes de moyen mobilier (grue, portiques, bandes, etc) qu'immobilier. Ces actifs, comme les terrains non bâtis étaient mis à disposition des opérateurs sur la base d'un tarif public.

Accompagnant le mouvement entamé en 1992 de transfert de compétence et de missions des ports vers les opérateurs économiques pour les opérations de déchargement, chargement et stockage des marchandises, les opérateurs portuaires ont de plus en plus fréquemment investis dans de nouvelles superstructures et en particuliers de nouveaux entrepôts ou aménagements de terre-plein (asphaltage, réseau électrique pour conteneurs, etc.).

Pour ces investissements immobiliers et aménagements, les opérateurs ont été soumis à la taxe foncière sur le domaine public, tant au niveau de la taxe foncière que de la CFE pour les actifs immobiliers dont ils étaient propriétaires.

Alors qu'en parallèle, les entrepôts loués propriété du port autonome ou des chambres de commerce sont restés exonérés de la taxation sur le foncier en vertu de décisions prises en 1942 et 1943.

Depuis quelques années, l'administration fiscale, lors de ces contrôles fiscaux, a eu pour habitude de redresser les entreprises de manutention en soumettant les installations au régime industriel de la taxe foncière alors que le régime commercial était communément admis et appliqué jusqu'ici. Cette application reste d'ailleurs hétérogène entre les acteurs et centres des impôts créant des différences de régimes difficilement compréhensibles.

Ce mouvement renchérit la taxation des actifs immobiliers sur les ports et amplifie des distorsions entre acteurs d'un même port et entre les ports français et les ports étrangers.

Sur le fond, cette qualification reste contestée par les opérateurs de manutention qui sont avant tout des prestataires de services et des logisticiens.

Cette modification des régimes se double d'une envolée des taux de taxes foncières et CFE dans certaines zones géographiques. Ces mouvements qui sont très nettement supérieurs à l'inflation ne peuvent pas être répercutés aux clients finaux dans leur totalité.

Ils conduisent donc à une érosion des capacités financières des entreprises de manutention remettant en cause leurs capacités d'investir, d'innover et de soutenir l'emploi.

Et cette envolée des taux se double d'une revalorisation importante dans certaines zones des bases de taxation du fait de la refonte des bases entamées par l'Administration.

Bien entendu, ces évolutions se conjuguent pour créer des situations de déséquilibre de nos entreprises et impliquent des augmentations de charges déconnectées de la réalité portuaire et des capacités d'ajustement tarifaire.

Enfin, dernier élément, la décision du conseil d'État du 23 octobre 2015 va conduire les Grands Ports Maritimes à devoir acquitter une taxe foncière. Taxe qui sera répercutée en tout ou partie aux opérateurs de manutention en vertu des conventions d'occupation ou convention de terminal conclues. Et ces charges seront rétroactives pour ensuite devenir un alourdissement permanent de leurs exploitations sans que les manutentionnaires ne puissent aujourd'hui anticiper les coûts et conséquences de ces mesures.

2. Une capacité concurrentielle diminuée

L'investissement dans l'offre de stockage portuaire est en effet un élément essentiel pour le développement et la pertinence de la solution maritime.

Il est également essentiel pour concurrencer les ports voisins en offrant aux industriels, logisticiens, armateurs, etc ... des solutions modernes et fiables de transit et de stockage des produits. Le coût de l'investissement dans les actifs immobiliers doit donc impérativement être comparable à celui de nos voisins dans un environnement concurrentiel de plus en plus fort.

Les principaux ports concurrents de la France sont situés dans la zone ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers) en Espagne avec Bilbao et Tarragone et en Italie avec Gênes. Nous n'avons eu accès qu'à des informations dans les ports belges de Gand et Anvers.¹⁶

Ces exemples permettent de mesurer la différence de taxation entre les deux pays au regard de l'impôt foncier.

Actuellement les ports belges sont les premiers concurrents des ports français, capables de séduire des importateurs ou exportateurs jusqu'en vallée du Rhône. Ils sont donc concurrents des ports français dans leur quasi-totalité. Ainsi, pour se mettre à « armes égales » il conviendrait que le poids du foncier ne soit pas supérieur à celui constaté en Belgique pour des actifs similaires.

En comparant avec les taxes foncières payées sur les actifs immobiliers en Belgique il ressort que le coût de taxe foncière pour un entrepôt non réfrigéré se situe en moyenne à **1,76€/m²**.

Ce coût moyen est à comparer au coût de 18,87€/m² en moyen (base régime industriel) pour différents ports français.

Un autre exemple typique est le développement des capacités de stockages de produits liquides en Belgique qui bénéficie d'une exemption de taxe foncière alors que les cuves implantées en France sont soumises à la taxe foncière et la CFE au régime industriel qui pénalisent les investissements récents.

¹⁶ Source Cluster – chiffres 2015

3. Les ports, un lieu privilégié de densification industrielle

Les ports sont naturellement conduits à accueillir les développements industriels compte tenu du caractère toujours plus critique des flux de produits et matières dans un environnement de plus en plus international alors que les ports de commerce voient transiter 85% des échanges commerciaux maritimes. Ils disposent en outre de fortes réserves foncières attractives.

Le poids de ces taxations est également un frein pour l'investissement industriel qui peut facilement être réalisé dans d'autres lieux d'implantations en Europe compte tenu de l'amélioration des moyens de transport vers et depuis l'hinterland.

En effet, ces taxations jouent sur tous les niveaux de la chaîne de valeur industrielle.

La distorsion de concurrence par rapport à nos voisins est ici encore un facteur handicapant l'attractivité des ports français. Or, de plus en plus la capacité de créer des « hub » regroupant plusieurs acteurs d'un même secteur est un facteur de développement des activités portuaires.

En conséquence, la position de l'UNIM est de :

- **Définir dans le cadre d'un groupe de travail** avec l'Administration fiscale, les autorités portuaires (D'Etat ou sous autorité des collectives locales : Département ou Région), **les bases taxables pour des actifs normés, connus et communs à tous ces ports de commerce** :
 - o Entrepôt « Sec »
 - o Entrepôt « Frigo »
 - o Silos de stockage (entrepôt vertical Dry)
 - o Cuves de stockage pour produit liquide
- **L'application du Régime commercial pour l'ensemble des opérateurs de manutention.** L'importance des investissements que réalisent les opérateurs sont liés à la réforme portuaire de 2008 et une volonté constante de moderniser la manutention verticale en lien avec la manutention horizontale.
- **Proposer un mode de calcul raisonnable de la taxe des terre-pleins/quais du domaine public ou privé maritime** quel que soit l'établissement qui les gère ou détient nom ou forme.

ANNEXE IV

Une ambition pour l'axe Seine

1. Les enjeux

Lien direct entre Port 2000 et le marché de la Grande Ile de France, l'Axe Seine est le vecteur naturel :

- Pour reconquérir une partie significative des volumes d'un marché captif aujourd'hui traités pour 50% à Anvers ou Rotterdam,
- Pour développer le transfert modal sur le rail ou le fluvial des post et pré acheminements portuaires assurés aujourd'hui à 89% par la route au Havre contre 50/55% dans les 3 principaux ports d'Europe du Nord.

La combinaison de ces deux constats favorise l'entrée quotidienne sur le territoire de 2 à 3000 camions, en grande majorité étrangers, en provenance de Belgique et des Pays Bas venant alimenter la problématique du travailleur détaché dans le transport routier en France, et la multiplication des opérations de « cabotage » au détriment des acteurs nationaux.

Les enjeux en matière d'emplois, d'investissements dans des plateformes de stockage/distribution, de développement d'une logistique vertueuse et de consolidation de notre filière transport sont considérables et justifient **la construction d'une ambition collective portée par l'ensemble des acteurs économiques, les administrations, les régions Normandie et Ile de France et l'Etat.**

Le retard enregistré à ce jour et les conséquences des options prises dans un contexte maritime en pleine révolution depuis le développement des porte-conteneurs géants expliquent **les faibles performances de l'Axe Seine et la situation économique extrêmement délicate des principaux acteurs portuaires et logistiques du Port de Rouen.**

Convaincu du potentiel de l'Axe Seine, Le Groupe Bolloré a investi plus de 150 M€ ces deux dernières années dans les développements des sites de sa division transport et logistique. Au travers d'un projet développé par l'UMEP nommé « SEINEPORT EUROPE » et de deux motions, les acteurs économiques se sont déjà fortement mobilisés en faveur de cette ambition pour l'Axe Seine.

2. Les conditions de la réussite française

Cette ambition collective doit traiter des sujets suivants :

- **Le développement de la capacité du Port du Havre**
 - Le Port du Havre est touché par chacune des 3 grandes alliances maritimes conteneurs (Ocean Alliance, The Alliance, 2M)
 - Il affiche, sur les 9 premiers mois de l'année 2017, une croissance en EVP de 13,7%
 - Pour permettre le développement du Port du Havre, il est indispensable que chacune de ces trois alliances puissent disposer d'une capacité de croissance sur Port 2000
 - Le Lancement de la construction des Postes 11&12 est donc urgent et prioritaire

- **Les conditions de transbordement au Havre**
 - Accès direct, option incontournable retenue par tous les ports du Monde connectés à leur principal marché par un fleuve (Anvers, Rotterdam, Shanghai, Marseille, Tamatave...) ¹⁷.
 - Permettre au train et à la barge de lutter à armes égales avec le mode routier par une meilleure lisibilité et régularité du versement de l'aide au coup de pince.
 - Conditions d'accès des barges aux terminaux conteneurs sécurisés
 - Formalités douanières inter-ports optimisées

- **Le développement de plateformes logistiques fluviales ou ferroviaires compétitives** par rapport aux conditions de développement des plateformes routières en France.
 - Régime de la domanialité concurrentiel et sécurisant les investissements
 - Coût du foncier
 - Régime fiscal (taxes foncières, taxes portuaires, ...)

- **Le développement du transport fluvial et ferroviaire** ¹⁸

- **Le niveau de contraintes réglementaires comparable aux pratiques en vigueur en Belgique et au Pays Bas.**
 - Permis de construire et autorisations d'exploitation
 - Agréments Dreal, autorités sanitaires, inspection du Travail,
 - Procédures douanières.

3. Conclusion

L'ambition collective doit être la reprise d'un million d'EVP destinés ou en provenance de France et traités aujourd'hui dans les ports d'Europe du Nord, la création de plusieurs milliers d'emplois, la construction de centaines de milliers de m² d'entrepôts et le transfert modal d'au moins un million « d'équivalent camion » sur des moyens de massification vertueux.

Nous avons la conviction que c'est cette croissance d'activité de l'Axe Seine qui assurera la rentabilisation de Terminal Multimodal du Havre, et non l'inverse ¹⁹.

Cette ambition collective demande pour la construction des postes à Quai 11&12, l'accès direct (la chatière), le soutien au développement de plateformes fluviales quelques dizaines de millions d'Euros d'investissement.

Cette somme doit être comparée aux 4,5 milliards d'euros pour la construction du Canal Seine-Nord. Ce dernier financement est aujourd'hui mobilisable par l'ambition et la dynamique exemplaire portées par la région des Hauts de France.

Au-delà de favoriser le développement d'activités économiques le long du Canal et la croissance de l'activité conteneur de Dunkerque, la construction du Canal Seine Nord, en l'absence d'une ambition collective pour l'Axe Seine, condamnera certainement le pôle conteneur et logistique du Port de Rouen et consacrer définitivement Anvers comme Port de Paris !

¹⁷ Recommandation N°2 du rapport Fourneyron-Revet de juillet 2016 : *Réaliser le plus rapidement possible un accès direct des barges fluviales aux terminaux de Port 2000 (chatière)*

¹⁸ Recommandation N°1 du rapport Fourneyron-Revet de juillet 2016 : *Engager dans les meilleurs délais les travaux de la liaison ferroviaire Serqueux-Gisors compte tenu de l'avis favorable de la commission d'enquête.*

¹⁹ Recommandation N°3 du rapport Fourneyron-Revet de juillet 2016 : *Pérenniser l'exploitation du terminal multimodal du Havre et assurer sa montée en charge.*

ANNEXE V

Régime de préretraite pénibilité / CAA DISPOSITIONS GENERALES (Rappel)

1- Critères de pénibilité pris en compte	Ac1/ art 1
2- Dispositif de portage	Ac1/ art 2 - Ac2/ art 2
3- Durées d'anticipation	Ac1/ art 2 - Ac2/ art 4
4- Prorogation de portage pénibilité	Ac1/ art 3-3 - Clarif/ art 5-2
5- Articulation avec le dispositif amiante	Ac1/ art 3-2 - Clarif/ art 3
6- Périmètre des bénéficiaires et contrôle des listes	Clarif/ art 2
- <i>bénéficiaire potentiel et bénéficiaire effectif</i>	Clarif/ art 3-2
- <i>les cinq catégories de cotisants</i>	Clarif/ art 3-e, art 6
- <i>cas des dockers occasionnels</i>	Ac1/ art 7 - Clarif/ art 3 et 4
- <i>contrôle des listes de cotisants</i>	Ac1/ art 3-2 et 3-4
7- Conditions d'ouverture des droits	Clarif/ art 3-2
8- Financement du dispositif	Ac1/ art 5 - Ac2/ art 5
- <i>dispositif commun de branche</i>	Ac1/ art 4 - Ac2/ art 5-1
- <i>collecte des contributions</i>	Ac1/ art 5-2 - Ac2/ art 5-2
- <i>cotisations au régime - cas particuliers</i>	Clarif/ art 5
9- Revenu de remplacement en portage	Ac1/ art 6
- <i>salaire de référence</i>	Ac1/ art 6
- <i>montant de la rente servie</i>	Ac1/ art 6
- <i>couverture sociale</i>	Circ. UNIM
- <i>guichet unique ARRCO</i>	Circ. UNIM
10- Taxe Fillon	Circ. UNIM
11- Commission de suivi du régime	Ac1/ art 7 - Ac2/ art 8

Ac1 = Accord sur la prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires (15 Avril 2011)

Ac2 = Accord de cessation anticipée d'activité dans les métiers portuaires (16 Avril 2011)

Clarif = Avenant de clarification du périmètre des bénéficiaires (10 Décembre 2012)

1. Critères de pénibilité pris en compte

Huit critères principaux de pénibilité répartis en 3 familles ont été identifiés par la branche comme spécifiques aux métiers portuaires :

	Familles		
Critères de pénibilité	Conditions Et Rythmes de travail	Environnement agressif	Contraintes physiques
1	Horaires Contraignants	Produits manipulés Ou Atmosphère respirée	Gestes Et Postures
2	Productivité	Nuisances sonores	Situations particulières D'attention (i.e. stress)
3	Polyvalence Et Mobilité au quotidien	Contraintes de température Et conditions météo	

NB. Pour toutes précisions se rapportant aux critères de pénibilité, on se reportera à l'article premier de l'accord de pénibilité du 15 Avril 2011.

1. Dispositif de portage

Le mécanisme est conçu comme un dispositif conventionnel de « cessation anticipée d'activité » précédant la retraite et générant pour ses bénéficiaires effectifs une rupture du contrat de travail avec l'employeur au moment de l'entrée dans le dispositif.

2. Durées d'anticipation

L'anticipation est calculée par rapport à l'âge légal de départ à la retraite, sous réserve que le salarié ait alors acquis à cette date les droits permettant de liquider une retraite à taux plein.

Si à l'âge légal de départ à la retraite, le salarié ne dispose pas du taux plein, l'anticipation est calculée par rapport à la fin de la période nécessaire pour acquérir ces droits à taux plein.

L'anticipation est de **deux ans** au titre de l'accord de base de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires du 15 Avril 2011, à laquelle peut s'ajouter **une année supplémentaire** au titre de l'accord complémentaire d'aménagement de fin de carrière du 16 Avril 2011.

3. Prorogation de portage pénibilité

Par principe aucune prorogation de portage pénibilité ne sera admise au-delà des 2 ou 3 ans d'anticipation.

Toutefois par exception, il sera possible de proroger la durée de portage initialement prévue lorsqu'un décalage de départ dans un autre dispositif (cf. carrière longue) est observé, mais à la condition expresse de demeurer strictement dans le cadre des 2 ou 3 ans d'anticipation.

De même, il est possible d'envisager que le régime commun puisse prendre à sa charge le surcoût résultant d'une prorogation de portage pénibilité au-delà des 2 ou 3 années d'anticipation indépendante de la volonté de l'entreprise, lorsque celle-ci résulte, par exemple, d'un revirement de décision ou d'une erreur de la CARSAT.

En revanche, si une telle prorogation résultait d'une erreur ou d'un manque de vigilance de l'entreprise, alors le surcoût serait porté à sa charge.

4. Articulation avec le dispositif amiante

La durée d'anticipation de deux années plus une, prévue au titre des accords de pénibilité / CAA peut se cumuler avec l'anticipation dont le salarié peut, le cas échéant, bénéficier au titre du dispositif Amiante / ACAATA dans la limite de **5 ans** maximum.

Cette limite de 5 ans constitue un plafond global d'anticipation. Il ne peut y avoir de période de carence entre les deux régimes ou avant le départ en retraite à taux plein.

Un salarié ayant acquis des droits au titre de l'ACAATA d'une durée inférieure à **5 ans**, et qui par ailleurs peut prétendre à une anticipation au titre du dispositif pénibilité /CAA, est autorisé à faire précéder son entrée dans le dispositif « amiante », du nombre d'années d'anticipation acquis dans le dispositif pénibilité dans cette limite globale de **5 ans** au titre des deux dispositifs.

Les années d'anticipation acquises au titre de la pénibilité constituent alors pour le bénéficiaire un relais entre la fin de son contrat de travail en tant que salarié et son entrée dans le dispositif de préretraite amiante.

Au terme de l'anticipation au titre de l'amiante, le bénéficiaire bascule obligatoirement en retraite.

5. Périmètre des bénéficiaires et contrôle des listes

Les accords de pénibilité / CAA sont placés dans le champ d'application de la CCNU dont ils constituent une annexe. En conséquence, les salariés concernés par le dispositif de pénibilité doivent être bénéficiaires de plein droit de la convention collective unifiée « Ports & Manutention (CCNU).

Les bénéficiaires potentiels doivent, en outre, être inscrits à la caisse des congés payés du port dans lequel ils exercent leur activité.

- bénéficiaire potentiel et bénéficiaire effectif

Parmi les personnels bénéficiaires de la CCNU,

→ on entend par *bénéficiaires potentiels* ou *salariés éligibles* au Régime de pénibilité / CAA, les personnels susceptibles de bénéficier du régime de pénibilité/CAA, c'est à dire les personnels en mesure de satisfaire, au terme de leur carrière, aux conditions fixées selon les termes des accords pour chacune des catégories de personnels visés.

L'inscription d'un salarié dans la liste des bénéficiaires potentiels intervient dès la première exposition à la pénibilité appréciée selon les critères fixés.

→ on entend par *bénéficiaire effectif* le salarié admis au terme de sa carrière dans le dispositif de portage de préretraite.

Le fait de figurer dans la liste des bénéficiaires potentiels ne préjuge pas du départ effectif en pénibilité s'il s'avère qu'au terme de la carrière les conditions d'ouverture des droits ne sont pas réunies.

- les cinq catégories de bénéficiaires potentiels (cotisants)

Cinq catégories de bénéficiaires potentiels ont été identifiées. Pour entrer dans l'une de ces 5 catégories, les salariés doivent répondre strictement à la définition légale ou aux critères précis et cumulatifs fixés par l'avenant de clarification (voir. art 3-2)

Ref « **a** » : dockers professionnels ODPM et ODPI (mensualisés et intermittents)

Ref « **b** » : autres personnels d'exploitation portuaire

Ref « **c** » : personnels de maintenance

Ref « **d** » : agents de maîtrise et cadres d'exploitation ayant été dockers

Ref « **e** » : dockers occasionnels (ODO)

Cette nomenclature se substitue (ou les complète) aux tableaux annexés aux accords fondateurs des 15 et 16 Avril 2011 pour le compartiment manutention portuaire (Accord de base, art 3 §1).

Il appartient localement aux caisses de congés payés de mettre à jour de façon paritaire la liste des personnels identifiés comme bénéficiaires potentiels à partir des éléments fournis par les entreprises (Avenant de clarification art 4).

Les salariés de ces différentes catégories cotisent au régime dès leur première exposition aux critères de pénibilité.

L'assureur-gestionnaire n'est pas autorisé à verser de rente à toute personne ne figurant pas explicitement sur la liste des bénéficiaires potentiels, même si cette personne relève théoriquement de cette nomenclature (Avenant de clarification art 4).

- cas des dockers occasionnels

Ils constituent une catégorie de cotisants à part entière (voir ci-dessus). Toutefois pour bénéficier du régime et afin d'encourager le passage sous CDI de la main d'œuvre d'appoint, la profession s'est engagée à ce qu'ils soient mensualisés (sans préciser de date) avant l'entrée dans le dispositif de portage pénibilité (Avenant clarif/ art 6).

La durée d'exposition acquise à la pénibilité en tant que docker occasionnel est obtenue par le quotient par **180** du nombre de shifts de travail effectif effectués depuis l'entrée sur le port. (NB. 180 jours correspondant au seuil d'une année pour l'appréciation du droit à congés des intermittents).

L'équilibre du régime reposant sur une durée de 35 ans de cotisation, lorsque le salarié bénéficie dans l'entreprise de moins de 15 années d'ancienneté au titre du CDI dont il est titulaire au moment

de l'ouverture des droits, tout en pouvant justifier de 15 ans d'exposition à la pénibilité (au titre des périodes passées en tant qu'ouvrier docker occasionnel et de docker professionnel), son *revenu de remplacement* ou la *durée d'anticipation* qui lui est applicable, est *proratisé* en fonction de la durée d'exposition par rapport à 35 ans.

Le choix entre les deux formules de proratisation (rente ou durée d'anticipation) est laissé à l'appréciation du salarié bénéficiaire (Clarif /art 6-2).

- contrôle des listes de cotisants (mise à jour)

Il se fait à deux niveaux :

- **au plan local**, il appartient aux caisses de congés payés de mettre à jour de façon paritaire la liste des personnels identifiés comme bénéficiaires potentiels à partir des éléments fournis par les entreprises (Avenant de clarification art 4).

- **au plan national**, parmi ses attributions, la commission paritaire de pilotage et de suivi doit s'assurer que les bénéficiaires effectifs du régime correspondent bien aux salariés visés dans le périmètre de l'accord. Son rôle n'est pas de valider les listes dans le détail, mais de trancher les litiges qui pourraient survenir dans l'établissement de celles-ci et qui n'auraient pas trouvé de solutions en local (Accord de base, art 7).

6. Conditions d'ouverture des droits

Pour pouvoir bénéficier du régime de Pénibilité/ CAA et entrer dans le dispositif de portage, le salarié doit pouvoir répondre aux conditions cumulatives suivantes :

- être inscrit en CDI à l'effectif d'une entreprise ou d'un établissement relevant du champ de la CCNU ou être docker intermittent ;
- figurer sur la liste des bénéficiaires potentiels du régime, c'est-à-dire être explicitement inscrit comme cotisant au régime en vertu de l'une des cinq catégories identifiées à l'art 3-2 de l'avenant de clarification ;
- faire état d'une exposition minimale de **15 années** consécutives ou discontinues exercées dans un métier pénible pour prétendre à **deux ans d'anticipation**, ou bien faire état de **18 années** d'exposition avérée pour **trois ans** d'anticipation.
- être volontaire et présenter une demande formelle auprès de son employeur ou de la caisse de congés payés du port concerné, ou encore du président de BCMO pour les dockers intermittents ;
- présenter sa démission de l'entreprise ou le salarié est titulaire d'un CDI et s'engager à ne pas reprendre d'activité salariée.

7. Financement du dispositif

- dispositif commun de branche

Un dispositif commun de branche établi au plan national au sein du même contrat d'assurance assure l'indemnisation des bénéficiaires effectifs pris en charge dans le dispositif de portage. Ce dispositif comprend deux compartiments séparés et indépendants, l'un pour la manutention, l'autre pour les établissements portuaires.

Lorsqu'un salarié devient bénéficiaire effectif et entre dans le dispositif de portage, le fonds de collecte chez l'assureur verse au fonds chargé de servir la rente, la totalité des sommes correspondant aux droits que le salarié a acquis.

L'organisme gestionnaire assure l'indemnisation des bénéficiaires effectifs du régime tout au long de la durée d'anticipation qui est la leur. Il assure également le versement des cotisations aux organismes sociaux (assurance vieillesse / AVV, retraite complémentaire, maladie, CSG, CRDS, taxe CASA...).

- collecte des contributions

Le financement du dispositif de Pénibilité /CAA repose (actuellement) sur une contribution conjointe patronale et salariale de 6.65% (6,25% employeur, 0,4% salarié) assise sur le salaire brut DADS (y compris les congés payés) des bénéficiaires potentiels. Sont exclus tous les éléments du salaire brut liés à la rupture, tels que primes de départ, indemnités compensatrices, etc...

La cotisation due au titre de la pénibilité reste fixe jusqu'en 2016. Les évolutions ultérieures ont été fixées contractuellement de la manière suivante :

- de 2012 à 2016 : 4 % (dont 0,20 % de part salariale soit 3,80 % pour les employeurs)
- de 2017 à 2021 : 6,65 % (dont 0,40 % de part salariale soit 6,25 % pour les employeurs)²⁰
- à partir de 2022 : 9,30 % (dont 0,20 % de part salariale soit 9,10 % pour les employeurs).

Sa collecte est assurée au niveau des différentes places portuaires par l'intermédiaire des caisses de congés payés qui en assure le recouvrement auprès des entreprises, puis le reversement au fonds collecteur du dispositif commun de branche après appel de l'organisme assureur.

Les contributions sont appelées par l'assureur à trimestre échu et sont dues rétroactivement à compter du 1^{er} Janvier 2012.

L'inscription d'un salarié dans la liste des bénéficiaires potentiels entraîne l'obligation immédiate de cotiser au régime.

Pour la partie salariale, la contribution est précomptée directement sur le bulletin de salaire et le relevé d'indemnités de congés payés sous la rubrique « *contribution pénibilité* ».

- cotisations au régime - cas particuliers

- Cas des salariés ayant fait l'objet d'une promotion et cessant d'exercer un métier identifié comme pénible : la contribution reste due si 15 ans de pénibilité déjà acquis, la contribution cesse si moins de 15 ans de pénibilité acquis, mais elle reprend s'il y a à nouveau exposition à la pénibilité dans les critères fixés.

- Cas des bénéficiaires de l'ACAATA : contribution pénibilité due, même si 5 ans d'anticipation amiante.

- Prise en compte de l'exposition subie dans les métiers portuaires par un salarié sous couvert d'une autre convention collective moyennant financement obligatoire du passif social correspondant (Clarif/ art 3-2).

²⁰ Modifié par NAO 2017

8. Revenu de remplacement en portage

- salaire de référence

Le salaire de référence correspond à la moyenne mensuelle des salaires bruts perçus au cours des douze derniers mois de pleine activité, en prenant en compte les rémunérations présentant un caractère régulier et habituel (i.e. tout, congés payés compris, sauf l'intéressement et les remboursements de frais type primes de panier non soumises à charges). Sont exclues de ce calcul les sommes liées au départ du salarié (cf. indemnités de départ).

Il sert de base de calcul de l'allocation servie en portage pénibilité. Il est précisé en outre (art.6 accord d'origine) afin d'éviter toute ambiguïté ou litige dans la détermination du revenu de remplacement (et uniquement pour cela) de s'en remettre aux règles applicables pour l'amiante /ACAATA (cf. art.2 décret du 29 Mars 1999 et Circulaire DSS n°607-2000 du 14 Décembre 2000).

- montant de la rente servie

La rente mensuelle brute garantie au bénéficiaire effectif est égale à **65%** du salaire de référence dans la limite du plafond mensuel de la Sécurité Sociale, et de **50%** dans la fraction comprise entre une et deux fois ce plafond.

Retenues à la charge du bénéficiaire : **10%**, soit CSG (7,5%), CRDS (0,5%), Maladie (1,70%), CASA (0,3%).

Ces retenues sont calculées sur la base de l'assiette suivante : rente mensuelle brute (voir 1^{er} alinéa) augmentée des contributions acquittées par l'assureur (en substitution de l'employeur), mais qui « normalement » devraient être à la charge de l'assuré, soit

Rente brute + 100% AVV + 40% ARRCO + CMU.

Le montant de la rente est révisé sur la base des revalorisations conventionnelles du SBMH et prend effet aux mêmes dates.

- couverture sociale en portage

La 1^{ère} année de portage, le bénéficiaire effectif conserve la couverture sociale maladie dont il bénéficiait précédemment.

~~A partir de la seconde année, soit le bénéficiaire est ayant droit de son conjoint toujours en activité et bénéficie à ce titre des prestations en nature de la Sécurité Sociale, soit il doit s'inscrire de façon volontaire à la CMU. Un 3^{ème} cas est possible si la caisse d'Assurance Maladie dont dépend le bénéficiaire en portage considère que la contribution des 1,70% sur la rente reste contributive et accepte de renouveler les droits à l'identique de l'année précédente.~~

Le bénéfice de cette couverture a été porté à 3 ans (voir décret du 27 Décembre 2013 en annexe)

- guichet unique ARRCO

Les cotisations de retraite complémentaire durant la durée du portage sont acquittées par le gestionnaire du régime au travers d'un guichet unique ARRCO dont la gestion a été attribuée (comme pour l'amiante) à Médéric Malakoff. Cette cotisation minimum obligatoire est appelée sur la suivante :

9. Taxe Fillon

Elle est facialement due par les entreprises qui font partir d'anciens salariés en préretraite. Son montant est de **50%** des rentes brutes versées, mais ce montant est déjà inclus dans les contributions pénibilité versées à l'assureur.

Chaque entreprise déclare mensuellement à l'URSSAF le montant devant être acquitté. Par la suite l'entreprise se fait rembourser par l'assureur gestionnaire le montant de la taxe Fillon. L'assureur rembourse sur la base de la déclaration URSSAF et la preuve du paiement.

10. Commission de suivi du régime

Une commission paritaire nationale de suivi du régime se compose de seize membres répartis paritairement en deux collèges employeurs et salariés.

Son rôle est triple :

- Suivre l'équilibre financier général du régime au vu des comptes produits par l'assureur/gestionnaire.
- Apprécier tous les 5 ans l'évolution de la pénibilité dans les métiers concernés.
- S'assurer que les bénéficiaires effectifs du régime correspondent bien aux salariés visés par les accords. A ce titre elle tranche les litiges sur les listes de cotisants qui n'auraient pas trouvé de solution en local.

ARRCO	2013	2014	2017
Tranche A	7,5%	7,63%	7,75%
Tranche B	20%	20,13%	20,25%

ANNEXE VI

Dispositions conventionnelles de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et contribution de l'article L. 137-10 du code de la sécurité sociale

1. Présentation succincte des dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires

Les partenaires sociaux de la branche « Ports et Manutention » ont conclu les 15 et 16 avril 2011 deux accords instituant des dispositifs innovants de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires.

Ces accords :

- Identifient et définissent les critères de pénibilité propres aux métiers portuaires ;
- Recensent des métiers exposés à ces facteurs de pénibilité ;
- Permettent aux salariés ayant exercé l'un ou plusieurs des métiers ainsi identifiés pendant au moins 15 ans de bénéficier d'une cessation anticipée d'activité qui se traduit par le versement d'un revenu de remplacement après rupture du contrat de travail pendant une période de deux à trois années jusqu'à la liquidation de la retraite.

Ces dispositifs présentent la particularité de faire l'objet d'un financement mutualisé auquel participent également les salariés indépendamment de l'utilisation effective par le salarié de ces dispositifs.

L'Etat participe également au financement de ce dispositif par une aide totale de 50 millions d'euros, versée sous la forme de 10 annuités de 5 millions d'euros (le dernier versement devant intervenir en 2023).

Les allocations de cessation anticipée d'activité sont versées par un organisme tiers qui assure également le financement des contributions de retraite obligatoire afin que la cessation anticipée d'activité ne se traduise pas par une perte de droits à retraite.

La contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise prévue à l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale est appliquée sur les prestations servies en application de ces dispositifs depuis leur institution.

Alors que le poids de cette contribution menace la pérennité du régime, son application semble inappropriée au regard des spécificités de ces dispositifs qui les éloignent de son champ d'application. Les transports routiers qui appliquent un dispositif similaire ont d'ailleurs obtenu une exonération de cette contribution dans le cadre de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2017 et d'un accord conclu en avril 2017 avec le Secrétaire d'Etat en charge des transports, de la mer et de la pêche : il conviendrait logiquement d'étendre cette exonération aux dispositifs des ports et des entreprises de manutention portuaire. De surcroît, ces dispositifs s'inscrivent dans la politique de prise en compte de la pénibilité mise en œuvre par l'Etat depuis 2003 et se voient justifiés par les évolutions annoncées de cette politique.

2. Les dispositifs visés par la « contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise »²¹

- L'article 17 de la loi n°2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites a institué une contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise.

Il ressort des débats parlementaires que l'objectif du législateur était de favoriser l'emploi des seniors en mettant fin à la « culture de la préretraite » et à cette fin (i) de limiter le recours aux dispositifs de préretraite financés par l'Etat, et (ii) de taxer les entreprises utilisant des dispositifs de préretraite maison comme un outil d'ajustement de leurs effectifs.

Cette contribution n'était pas applicable aux dispositifs de préretraite suivants bénéficiant d'une aide financière de l'Etat :

- Les dispositifs de préretraite de branche en faveur des salariés ayant exercé un métier pénible (CATS/CASA) ;
- Les dispositifs de préretraite AS-FNE.

Cette contribution ne concerne pas non plus les dispositifs de préretraite dans le cadre desquels le contrat de travail est suspendu et non pas rompu²².

A l'origine, le taux de cette contribution était égal à la somme des taux des cotisations de retraite obligatoire à la charge de l'employeur et du salarié. Le produit de cette contribution était affecté au Fonds de Solidarité Vieillesse.

Ce taux était initialement réduit dans des conditions fixées par décret pour les avantages versés dans le cadre de dispositifs de préretraite qui prévoyaient l'adhésion obligatoire à l'assurance volontaire invalidité, vieillesse et veuvage jusqu'à l'obtention du taux plein du régime général de la sécurité sociale et le maintien des cotisations aux régimes de retraite complémentaire obligatoire, pour un montant au moins équivalent à celui de la taxe prévue à l'article L. 137-10.

- La loi n°2007-1786 du 19 décembre 2007 de financement de la sécurité sociale pour 2008 a substantiellement modifié le régime de cette contribution dont le taux a été fixé à 50% indépendamment du niveau des cotisations de retraite maintenu dans le cadre de la préretraite et dont le produit est désormais affecté à la Caisse nationale d'assurance vieillesse.
- La loi n°2016-1827 du 23 décembre 2016, dans son article 8, exonère les avantages versés au titre du congé de fin d'activité (« CFA ») institué par accords dans la branche des transports routiers, dans les termes suivants :

« L'article L. 137-10 du code de la sécurité sociale n'est pas applicable aux avantages versés au titre des congés de fin d'activité des conducteurs routiers institués par les accords du 28 mars 1997 relatif au congé de fin d'activité à partir de 55 ans et du 2 avril 1998 relatif au congé de fin d'activité des conducteurs des entreprises de transport interurbain de voyageurs, qui concernent des départs en congé effectués jusqu'au 31 décembre 2017.

L'article L. 137-15 du même code n'est pas applicable aux contributions destinées au financement des avantages mentionnés au premier alinéa du présent article. »

Cette exonération bien que ne portant que sur les seuls départs en CFA survenus au cours de l'année 2017, doit être pérennisée à l'avenir (en contrepartie de l'assujettissement du financement patronal au forfait social) : un protocole d'accord en date du 19 avril 2017 a été conclu en ce sens entre les organisations patronales et les organisations syndicales représentatives de la branche des transports routiers, et le Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche (à cette date, Monsieur Alain Vidalès).

²¹ Intitulé de la section 4 du Chapitre 7 du Titre 3 du Livre I du code de la sécurité sociale

²² En cas de suspension du contrat de travail, les allocations versées sont traitées comme du salaire et soumises aux cotisations sociales en tant que telles.

3. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires ne présentent pas les caractéristiques des dispositifs de préretraite que le législateur a voulu « taxer »

Les particularités des dispositifs de prise en compte de la pénibilité institués par les accords des 15 et 16 avril 2011 les éloignent du champ d'application de l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale :

▪ **Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire ne sont pas des outils de régulation des effectifs :**

Les accords des 15 et 16 avril 2011 précisent :

« Le présent accord ne s'analyse pas comme un plan social, mais comme un dispositif de compensation de la pénibilité. Par voie de conséquence, il doit permettre les embauches de nature à assurer le bon fonctionnement et le développement des places portuaires » (accord du 15 avril 2011, art. 10 ; accord du 16 avril 2011, art. 9).

En pratique, ceci se traduit par la compensation de chaque départ par au moins une embauche.

Les tableaux figurant en annexe récapitulent le nombre de départs et d'embauches, pour chaque port, depuis l'institution du dispositif de prise en compte de la pénibilité et **attestent du solde largement positif des embauches par rapport aux départs.**

▪ **Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire font l'objet d'un financement mutualisé, partagé entre les employeurs et l'ensemble des salariés affectés à des métiers reconnus pénibles :**

Ces dispositifs ne sont pas des dispositifs d'entreprise, mais des dispositifs de branche. Il ne s'agit donc pas, à proprement parler de « préretraites d'entreprise ».

Cette spécificité n'est pas uniquement liée au support juridique de ces dispositifs (accords de branche, qui plus est étendus, et non pas accords ou décisions unilatérales d'entreprise). Elle se traduit surtout par un mode de financement mutualisé au niveau professionnel et partagé entre l'employeur (ou les employeurs successifs d'un même salarié) et l'ensemble des salariés potentiellement concernés (quand bien même ces salariés ne bénéficieraient pas dans les faits d'une cessation anticipée d'activité).

Les cotisations appelées pour financer ces dispositifs ne sont pas fonction du départ effectif des salariés d'une entreprise dans le cadre des dispositifs, mais de la seule affectation d'un salarié à un métier pénible au cours de sa carrière dans les ports et les entreprises de manutention portuaire.

De même, la condition de durée d'affectation à un métier pénible s'apprécie au niveau de la branche et non pas au niveau de chaque entreprise.

Il s'agit donc de dispositifs présentant **un haut degré de solidarité** entre les entreprises et entre les salariés des ports et des entreprises de manutention portuaire.

Eu égard à ce préfinancement mutualisé et à la solidarité qu'il induit, ces dispositifs sont en réalité plus proches des mécanismes de prévoyance que des dispositifs de préretraite.

▪ **Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire assurent le maintien des cotisations retraite au titre des régimes légalement obligatoires.**

Lors de son institution, la contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise avait précisément pour effet de compenser le manque à gagner en matière de cotisations de retraite, comme en atteste d'ailleurs la méthode de calcul initialement retenue pour établir le taux applicable (cf § 2 ci-dessus).

Depuis la loi de financement de la sécurité sociale pour 2008, le produit de la contribution de l'article L.137-10 est d'ailleurs affecté à la caisse nationale d'assurance vieillesse.

Cette contribution fait donc double emploi avec les cotisations vieillesse maintenues.

4. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire présentent des caractéristiques similaires à celleS du CFA des transports routiers :

De même que le CFA, les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire :

- Résultent de la négociation collective de branche ;
- Sont fonction des conditions de travail des bénéficiaires ;
- Couvrent l'ensemble de la carrière du salarié dans la branche et non pas sa seule dernière activité : les allocations ne sont donc pas versées pour le compte du seul dernier employeur ;
- Font l'objet d'une gestion mutualisée : les cotisations sont collectées par les caisses de congés payés auprès de tous les employeurs et de tous les salariés potentiellement concernés et versées à un organisme gestionnaire commun (AG2R-La Mondiale) qui exerce le même rôle que l'AGECFA pour le dispositif des transports routiers et assure le versement direct des allocations (et non pas pour le compte du dernier employeur) ;
- Font l'objet d'un financement partagé entre l'employeur et les salariés et bénéficient d'une participation de l'Etat : même si la forme de cette participation (un financement forfaitaire) est différente de celle dont bénéficie le CFA, cette aide de l'Etat impacte le niveau des cotisations des salariés et des employeurs.

Les allocations ne sont donc pas financées par les seules cotisations du dernier employeur mais par les cotisations versées par l'ensemble des employeurs et des salariés de la branche et par l'aide financière de l'Etat. Il n'y a pas de rapport entre le financement du dernier employeur et les allocations dont bénéficie l'ancien salarié : la proportion de l'allocation financée par le dernier employeur peut donc être extrêmement réduite.

Il résulte de ces similitudes que les dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire devraient pouvoir bénéficier du même traitement social que le CFA.

Il convient de noter, dans le même sens, qu'une décision du tribunal des affaires de sécurité sociale de Meaux en date du 19 décembre 2016 (devenue définitive) a annulé un redressement sur le fondement de l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale notifié à l'encontre des allocations versées dans le cadre du CFA. Le TASS de Meaux motive l'annulation sur les fondements suivants :

- L'allocation de CFA est versée par l'AGECFA en sa qualité d'organisme gestionnaire (et non pas pour le compte de l'employeur) ;
- La proportion de l'allocation financée par l'AGECFA financée par l'employeur est réduite.

Ces motivations sont tout à fait transposables aux dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire dans lesquels l'allocation est également versée par un organisme gestionnaire unique pour toute la branche, et n'est pas proportionnelle aux cotisations versées par le dernier employeur.

5. Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires sont conformes aux objectifs du législateur en matière de prise en compte de la pénibilité :

- **La loi incite les branches à mettre en place des dispositifs de prise en compte de la pénibilité :**
 - L'article 12 de la loi n°2003-775 du 21 août 2003 a mis à la charge des branches une obligation triennale de négocier sur la prise en compte de la pénibilité, reprise aujourd'hui au premier alinéa de l'article L.2241-4²³.
 - L'article 86 de la loi n°2010-1330 du 9 novembre 2010 a autorisé, à titre expérimental, jusqu'au 31 décembre 2013, un accord collectif de branche à créer un dispositif d'allègement ou de compensation de la charge de travail des salariés occupés à des travaux pénibles.

La loi n°2014-40 du 20 janvier 2014, en instituant le compte personnel de prévention de la pénibilité (CPPP) a expressément fait le lien entre la pénibilité et la possibilité d'anticiper le départ à la retraite. En effet, l'article L.4162-4 du code du travail autorise l'utilisation du CPPP en vue du financement « *d'un départ en retraite avant l'âge légal de départ en retraite de droit commun* ».

- **Les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires ont été négociés dans le cadre de l'obligation issue de l'article 12 de la loi du 21 août 2003 et ont anticipé les évolutions législatives :** à ce titre, il s'agit bien de dispositifs de prise en compte de la pénibilité plutôt que de dispositifs de « prétraite d'entreprise ».

Comme en témoigne l'important travail de définition des facteurs de pénibilité et d'identification des métiers concernés, les salariés éligibles ne sont pas ciblés en fonction de leur seul âge mais en fonction de leur exposition à ces facteurs pendant leur carrière. L'accès à ces dispositifs est soumis à des conditions contraignantes (au moins 15 années d'affectation à un métier).

Il s'agit donc de protéger une population qui présente des risques réels de développement de pathologies liées à la pénibilité. Ces dispositifs permettent de prendre en charge ces individus avant que ces risques ne se matérialisent (et limitent ainsi l'éventualité d'une prise en charge par l'assurance maladie ou l'assurance invalidité de la sécurité sociale).

- **De même que le CPPP, les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires permettent aux salariés de bénéficier d'un « départ en retraite avant l'âge légal de départ en retraite de droit commun ».** Objectivement, rien ne justifie que les employeurs soient sanctionnés au travers de la contribution de l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale dans le cas où leurs salariés ayant été affectés à des métiers pénibles cesseraient leur activité avant l'âge légal de départ à la retraite lorsque ce départ s'opère dans le cadre des dispositifs de branche et alors que la loi autorise de tels départs dans le cadre du CPPP.

Dans le cadre de la réforme en cours du droit du travail, il est prévu de faire évoluer le CPPP qui deviendrait le Compte Professionnel de Prévention. Plusieurs facteurs de pénibilité ne permettraient plus d'acquérir des points au titre de ce compte en vue, notamment, de pouvoir anticiper le départ à la retraite. D'après les annonces du Gouvernement, la manutention ferait partie de ces critères exclus. La pérennisation des dispositifs de prise en compte de la pénibilité dans les ports et les entreprises de manutention portuaire prendrait ainsi une importance nouvelle pour permettre à ces salariés de continuer à pouvoir voir leur exposition à des facteurs de pénibilité prise en compte.

²³ « *Les organisations liées par une convention de branche ou, à défaut, par des accords professionnels se réunissent, au moins une fois tous les trois ans, pour négocier sur les conditions de travail, la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, et sur la prise en compte de la pénibilité du travail.* »

6. L'impact de la contribution DE l'article L.137-10 du code de la sécurité sociale sur l'équilibre financier des dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires

Pour être complète, la présente note ne saurait exclure la nécessité d'établir un constat factuel de la situation financière des dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de l'impact considérable que représente le coût de la contribution résultant de l'article L. 137-10 du Code de la Sécurité Sociale.

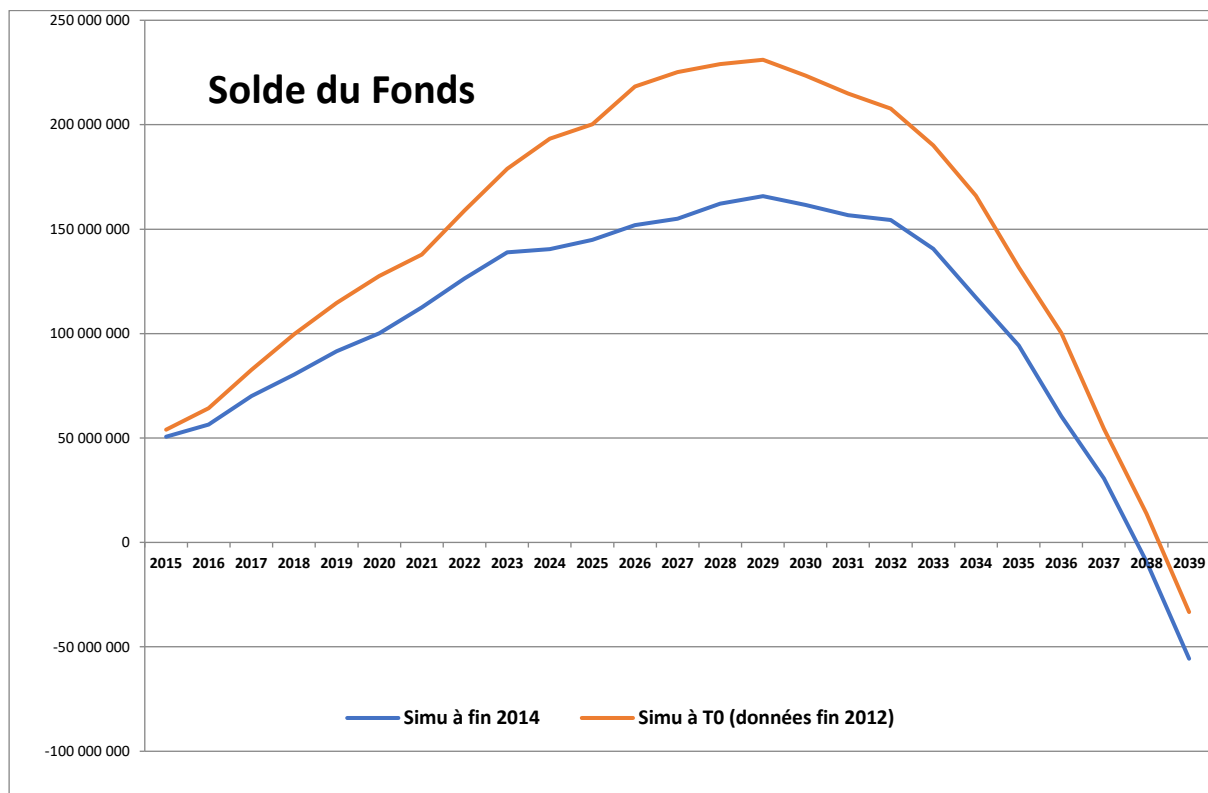
▪ **Etats des lieux du régime : éléments chiffrés**

Le plan de financement initial, dit « à T0 », publié sur la base des chiffres disponibles à fin 2012, situait l'impasse financière du régime à la clôture de l'exercice 2038. Pour mémoire, les premières simulations intégraient le versement de la dotation initiale des Grands Ports Maritimes couvrant le passif social des personnels détachés lors de la réforme de 2008-2011 ainsi que les dotations annuelles de l'Etat d'un montant de 5 M€ prévues aux termes de l'accord dit « méditerranéen ». Le plan établit prenait également en compte l'évolution des taux de cotisation au sein du compartiment UNIM, envisagée comme suit : 4% de 2012 à 2016 puis 6,65% à compter de 2017, et enfin 9,30% à partir de 2022. Il entendait couvrir les +/- 5 000 CDI du compartiment UNIM (dockers + détachés + personnels non-dockers).

La mise à jour du plan de financement réalisée à fin 2014 sur la base des effectifs et des masses salariales UNIM actualisées, situe désormais l'impasse à fin 2037 toutes choses égales par ailleurs.

On rappellera que les derniers départs de la population présente à T0 doivent intervenir aux environs de 2059. Le plan de financement ne permet donc pas d'assurer l'ensemble des départs de la « 1^{ère} génération », loin s'en faut.

A titre d'illustration, le graphique ci-dessous reprend les courbes d'évolution du solde du fonds de collecte des cotisations, comparées d'une simulation à l'autre :



La comparaison des trajectoires financières de ces deux simulations sur les dix prochaines années (période d'apogée du fonds) est, à y regarder de plus près, beaucoup plus inquiétante que ce que la simple perte d'une année de stabilité, entre 2038 et 2037, pourrait donner à penser.

En effet, trois phénomènes cumulatifs peuvent être constatés :

- Une baisse des cotisations perçues de 19 M€ (en cumul sur les 10 prochaines années),
- Un surcoût des dépenses du régime de 37 M€,
- Et, conséquence des 2 premiers, une baisse des intérêts financiers de 14 M€.

Ces facteurs conduisent à un écart maximum de 70 M€ entre les 2 courbes en 2027, les déficits ultérieurs n'en étant que plus importants.

A noter par ailleurs que ces simulations n'intègrent pas un certain nombre de risques ou de phénomènes avérés, et notamment :

- Le niveau effectif des rentes par rapport aux niveaux projetés aux termes des simulations²⁴
- La réforme ARRCO - Sécurité sociale entraînant un décalage entre la date de liquidation à taux plein de la retraite sécurité sociale et celle de la retraite complémentaire
- La diminution des taux de rémunération des fonds placés par rapport aux bases prudentes retenues à l'origine.

Si ces éléments venaient à être intégrés, la stabilité du régime serait réduite de plus de cinq années.

²⁴ A titre d'exemple, les départs prévus en 2013, 2014 et 2015 avaient été estimés dans la simulation à T0 à hauteur de 9,4 M€. Ils ont coûté en réalité 14,9 M€. La moitié de l'écart provient de personnes absentes des simulations et qui sont parties (CDDs, ports n'ayant pas répondu aux enquêtes, voire passagers clandestins), l'autre moitié correspond à des personnes présentes dans les simulations et parties pour un coût supérieur (rente plus élevée ou période de portage plus longue).

En outre, s'il est tenu compte du fait que les sociétés ne sont absolument pas en capacité de prendre en charge à elles seules les augmentations de cotisations envisagées, alors le système se verrait grevé de cinq années supplémentaires.

L'ensemble de ces éléments cumulés situe donc l'impasse financière à 2025-2026.

En d'autres termes, la faillite du régime se situe à très court terme à l'échelle d'un système pourtant pensé pour couvrir plusieurs générations.

Il est désormais urgent de le pérenniser et ce, avant même de procéder à une nouvelle évolution des taux de cotisation patronaux et salariaux, sauf à décider de persévérer dans une gestion ruineuse au bénéfice d'un dispositif condamné.

A titre de comparaison, le CFA du transport routier représente un coût (taux de cotisation salarial + patronal) de 2,80% permettant de financer 5 années de préretraite de manière pérenne quand notre régime coûte déjà aujourd'hui 6,65%, et à terme 9,30%, pour ne financer que 3 ans – ce qui représente un coût 5,5 fois supérieur à celui du CFA –, le tout avec une impasse d'ici à une dizaine d'années ! La comparaison est éloquente.

▪ **Impact de la contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise**

Outre l'incohérence juridique de voir le dispositif conventionnel de Pénibilité assujetti à la contribution spécifique sur les avantages de préretraite d'entreprise, il en résulte un impact démesuré sur l'équilibre budgétaire du régime.

En effet, l'assujettissement de notre régime à la « Taxe Fillon » représente pour la branche un renchérissement de plus d'un tiers du coût du dispositif (34%).

L'impact est à ce point significatif que l'obtention de l'exonération de la contribution de l'article L. 137-10 du Code de la Sécurité Sociale, injustement appliquée, suffirait à pérenniser les dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires, en conservant la durée d'anticipation des départs de 3 ans telle que prévue par les accords de branche. Notre régime demeurerait plus de 5 fois plus cher que le CFA Transports Routiers mais acquerrait la stabilité qui lui fait aujourd'hui défaut.

Bilan Départs / Embauches sur la période 2011 à 2017

LISTE DES PORTS	Départs en portage pénibilité (avec ou sans amiante)							Départs en amiante (sans pénibilité)							EMBAUCHES (en CDI)						Solde Net	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2017
A1 DUNKERQUE				2	0	0	0	22	28	7	0	1	0	0	48	6	5	29	15	0	21	64
A2 LE HAVRE	4		9	11	30	28	7	19	28	22	9	3	1	0	12	46	20	66	65	55	73	166
A4 NANTES/SAINT-NAZAIRE/MONTOIR		4	2	10	6	7	11	2	3	1	3	4	2	0	3	4	2	5	11	21	14	5
A5 LA ROCHELLE-PALLICE	0	0	0	0	1	0	2	13	4	3	7	0	2	1	8	4	4	8	6	12	0	9
A7 MARSEILLE	7	21	26	20	31	25	18	31	34	44	22	12	20	13	115	82	80	22	75	71	124	245
TOTAL GPMs	21	31	38	45	70	61	38	93	106	82	46	22	26	14	193	154	124	140	178	164	232	492
	304							389							1185							
	693																					
B1 CALAIS							0							0							7	7
B2 LE TREPORT							0							0							0	0
B4 HONFLEUR							0							0							0	0
B5 CAEN	0	0	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	3
B6 CHERBOURG			3	4			2							0							4	-5
B7 SAINT-MALO	3	3	1	2	1		0							0	3		4	7			0	4
B8 SAINT-BRIEUC							0							0							1	1
B9 BREST	0	0	3	2	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	-5
B12 BAYONNE	1	2			1	0	2						0	0	0	4		1	1	2	2	5
B13 PORT-LA-NOUVELLE			1	1	0	0	1						0	0	0				3	1	3	4
B14 PORT-VENDRES	2	1	2		4	2	0						0	0	0		2	2		0	2	-5
B15 SETE	7	3	6	2	5	2	8	1	1	3	0	0	0	0					15	2	7	-14
TOULON							0							0								0
TOTAL Ports Décentralisés	13	9	29	12	19	9	16	1	1	3	0	0	0	0	7	3	20	15	25	10	25	-7
	107							5							105							
	112																					
TOTAL GENERAL	34	40	67	57	89		54	94	107	85	46	22		14	200	157	144	155	203		257	407
	341							368							1116							
	709																					

ANNEXE VII

La taxation des CDD aurait un impact très préjudiciable dans le fonctionnement des ports français

Réforme annoncée de l'assurance-chômage

Dans le cadre de la réforme annoncée de l'assurance-chômage, l'institution d'un « bonus/malus » pour inciter les entreprises à allonger la durée des contrats de travail et à embaucher en CDI, est envisagée.

Une telle mesure qui ignore les spécificités des différentes branches professionnelles, risque de se révéler très contreproductive, notamment dans les professions qui ont recours légitimement aux CDD dits *d'usage constant*, et à plus forte raison, celles qui y ont recours dans un cadre spécifiquement prévu par la loi, comme la manutention portuaire.

1. La taxation des CDD, un principe qui n'a toujours pas fait ses preuves

Pour inciter a priori les employeurs à embaucher davantage en CDI, le Gouvernement envisage l'institution d'un bonus/malus fonction de la durée des contrats de travail. Or, la mesure en soi n'est pas nouvelle, puisqu'en 2013 ce principe de sur-taxation des CDD avait été mis en place, mais force est de constater que les résultats escomptés en termes d'embauche sous CDI font défaut.

La taxation des CDD est loin d'avoir fait ses preuves. L'idée est de faire payer davantage les entreprises qui ont recours aux contrats courts via les contributions patronales d'assurance chômage.

Plus le contrat est court, plus il est taxé. En Juillet 2013, la formule a ainsi consisté à majorer le taux de cotisation patronal à l'assurance chômage pour certain CDD par rapport au taux applicable pour les CDI. Ce taux est ainsi passé de 4% à 7% pour les CDD de moins d'un mois et a été porté à 5,5% pour les CDD de un à trois mois et fixé à 4,5% pour les CDD dits *d'usage constant*. A noter que les contrats saisonniers, l'intérim et les CDD de remplacement avaient été exclus de ce dispositif.

De l'avis même du Ministère du Travail qui a réalisé un bilan de cette mesure en Avril 2015 (cf. « Bilan de la loi de sécurisation de l'emploi du 3 Avril 2015 »), cette mesure n'a pas eu l'effet escompté. La majorité des embauches (environ 85%) se fait toujours en CDD et cette tendance perdure. En dernier lieu, des statistiques publiées par l'ACOSS janvier 2018²⁵, confirment ce chiffre de 87% des embauches sous CDD pour l'année 2017.

2. Une mesure qui ne tient pas compte de la spécificité des CDD d'usage constant

Au-delà de ce constat, la réalité des branches est complexe. Elle s'accommode mal de mesures prises sans discernement. C'est pourquoi il importe que les futures mesures tiennent compte de la situation particulière des CDD d'usage et plus particulièrement de l'emploi des ouvriers dockers par les entreprises de manutention portuaire.

²⁵ http://www.acoss.fr/files/Publications/Acoss_Stat/Acoss_Stat_264

➤ *Une mesure inefficace sur les CDD d'usage*

La sur-taxation des CDD courts ignore la spécificité et les particularismes propres aux branches professionnelles qui ont recours en toute légitimité et toute légalité, aux CDD dits *d'usage constant* conformément à l'article L. 1242-2, 3° du code du Travail.

Il s'agit des branches pour lesquelles il est d'usage constant de ne pas recourir nécessairement au CDI « en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de certains emplois », du fait aussi de la saisonnalité ou de l'irrégularité du travail.

Ces secteurs d'activité sont « définis par décret ou par convention ou accord collectif de travail étendu » : le recours aux CDD d'usage ne résulte donc pas d'une pratique à la discrétion de l'employeur, mais d'un usage dont l'existence a été constatée par les partenaires sociaux et/ou le pouvoir réglementaire.

A ce titre, la convention collective unifiée « Ports & Manutention » qui s'applique depuis la réforme de 2008 à l'ensemble du secteur et qui a fait l'objet d'une procédure d'extension, a posé le principe en son article 6-B que les CDD applicables aux dockers occasionnels étaient par nature des CDD dits *d'usage constant*. De la sorte la branche a reconnu qu'il était d'usage constant dans son secteur de ne pas nécessairement recourir au CDI, et le pouvoir réglementaire, par l'extension a consacré la décision des partenaires sociaux.

Si l'on peut comprendre la logique visant à sanctionner des comportements non-vertueux – ou, en termes positifs, à inciter à augmenter la durée des contrats et l'embauche en CDI – **un système de « bonus/malus » ne peut en rien modifier la nature d'une activité, ni son caractère par nature temporaire.**

Appliquer un tel système aux CDD d'usage serait donc particulièrement inefficace et injuste puisque :

- Cela reviendrait à sanctionner les employeurs qui n'ont en définitive par d'autres choix que d'embaucher sous CDD puisque la nature même des activités concernées s'oppose à l'embauche sous contrats longs ou CDI : ces employeurs qui se verraient pénalisés sans pouvoir échapper à cette pénalité par une modification de leur comportement. En appliquant indistinctement une telle mesure à leur situation qui est pourtant différente des autres, les entreprises de ces branches seraient en quelque sorte « présumées » avoir un recours abusif au CDD ce qui est contraire au principe même du CDD d'usage.
- Le pouvoir réglementaire dispose (par décret ou par l'arrêté d'extension) du pouvoir de reconnaître l'existence d'un usage qui paradoxalement serait sanctionné. Il conviendrait au contraire que la « validation » de l'usage par le pouvoir réglementaire soit source de sécurisation pour les entreprises et non pas d'une sanction (le pouvoir réglementaire ayant d'ailleurs la faculté de refuser l'extension ou d'émettre des réserves au cas où un usage serait reconnu de façon contestable par les partenaires sociaux).

➤ *Une mesure contradictoire avec les dispositions légales encadrant l'emploi des ouvriers dockers*

Plus encore que pour les autres secteurs d'activité pour lesquels il est d'usage constant de recourir au CDD, la manutention portuaire est placée dans une situation spécifique qui justifierait qu'elle fasse l'objet d'un traitement particulier :

La réforme mise en place en 1992 dans la manutention portuaire a eu pour objet d'introduire le contrat de travail chez les ouvriers dockers et pour ce faire, de substituer des salariés de droit commun à une main d'œuvre entièrement intermittente, ignorant le contrat de travail et en sureffectif structurel pour faire face à toutes les situations de trafic.

Dès lors, dans les entreprises de manutention, le besoin moyen en main d'œuvre est couvert par des ouvriers dockers professionnels mensualisés sous CDI, et pour faire face aux pointes de trafic, les besoins complémentaires sont assurés par une main d'œuvre d'ouvriers dockers dits « occasionnels » employés sous CDD à la journée.

Ce travail de normalisation et de définition de l'ouvrier docker par son contrat de travail a été récemment consacré par l'adoption de la loi n° 2015-1592 du 8 Décembre 2015, dite loi « Bonny ».

Le recours aux ouvriers dockers dits « occasionnels » résulte donc de la loi (Code des transports, Art. L.5343-6).

Il serait donc contradictoire que cette pratique consacrée par le législateur soit sanctionnée par celui-ci.

Cette situation particulière justifierait un traitement différent des autres cas de recours au CDD.

3. Pour conclure : la manutention portuaire gravement menacée

De même qu'il en avait été question lors de l'adoption de la loi Travail, l'évocation nouvelle de cette taxation des CDD fait figure d'une simple mesure d'opportunité destinée à calmer les contestations qui s'expriment contre les dernières réformes (ordonnances du 22 septembre 2017) et celles annoncées (en particulier, réforme de l'assurance-chômage), mais dont le Gouvernement ne semble pas avoir mesuré toutes les conséquences préjudiciables, notamment dans certains domaines d'activité comme le passage portuaire.

L'emploi des ouvriers dockers occasionnels dans les entreprises de manutention portuaire constitue une situation spécifique qui justifie, au cas où un « bonus/malus » serait institué, qu'il ne lui soit pas applicable. A défaut, le secteur serait gravement menacé par une telle mesure si elle devait aboutir. En effet, tout en étant une industrie ayant une forte intensité capitaliste, près de 50% de ses prix de revient correspondent au coût du facteur travail.

C'est pourquoi, pour la compétitivité des ports français, les entreprises de manutention portuaire souhaitent que les CDD d'usage constant, ou à tout le moins l'emploi des ouvriers dockers occasionnels, soient exclus du dispositif de « bonus/malus » s'il devait se confirmer, au même titre que le seraient probablement les contrats saisonniers, l'intérim et les CDD de remplacement qui avaient déjà été exclus des accords ANI de 2013.

ETAT RECAPITULATIF
CERTIFICATS DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE
ATTRIBUES DEPUIS 2008

Mai 2018

ANNEXE
STATISTIQUES PORTUAIRES

Statistiques portuaires comparées 2017

LES PORTS FRANCAIS EN 2017

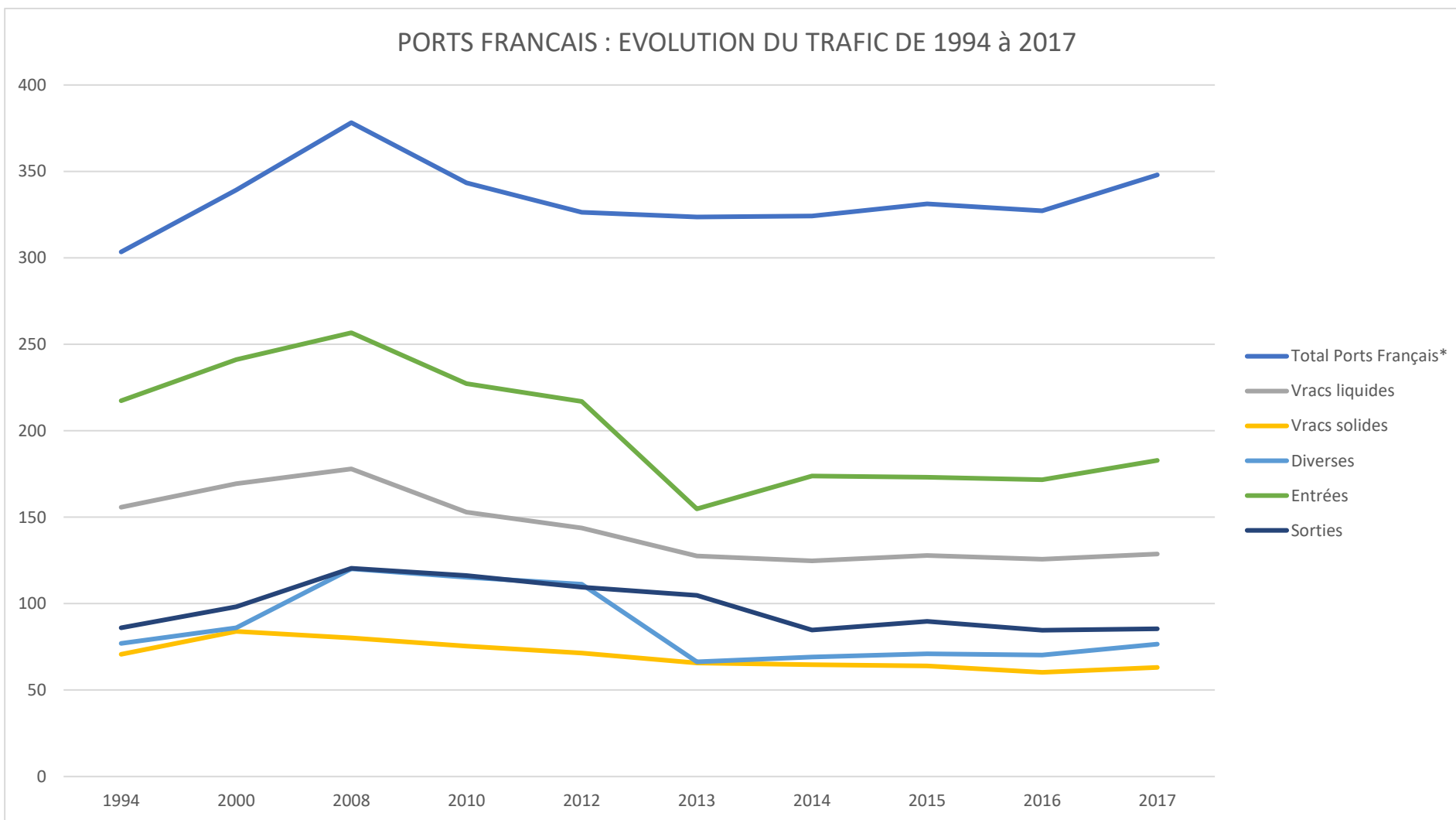
(en Millions de tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2015	2016	2017	Variation
DUNKERQUE*	57,70	45,00	42,71	47,50	47,20	47,10	46,59	46,70	50,40	7,9%
CALAIS	40,39	40,79	37,80	38,40	34,14	43,27	41,85	44,22	50,50	14,2%
BOULOGNE	0,52	1,03	1,75	0,15	0,25	0,23	0,31	0,62	0,66	7,1%
DIEPPE	2,01	1,70	1,76	1,60	1,84	1,77	2,15	2,04	1,84	-9,8%
LE HAVRE*	80,17	74,05	70,47	68,50	64,30	67,57	68,29	65,41	72,00	10,1%
ROUEN*	22,69	23,30	26,69	25,40	21,16	21,67	22,52	21,02	20,00	-4,9%
CAEN OUISTREHAM	3,66	3,25	3,66	3,58	3,18	3,12	3,30	3,21	3,18	-0,9%
CHERBOURG	2,72	2,07	1,85	1,79	1,66	1,36	1,69	1,64	1,64	0,0%
ST MALO	1,93	1,63	1,99	1,83	1,52	1,76	1,65	1,38	1,38	0,0%
ROSCOFF						0,47	0,49	0,47	0,46	-2,6%
BREST	2,79	2,82	2,94	3,03	3,00	2,76	2,52	2,64	2,40	-9,1%
LORIENT	3,01	2,55	2,66	2,60	2,50	2,37	2,27	2,21	2,27	2,7%
NANTES / St NAZAIRE*	33,62	29,79	31,12	30,60	29,83	26,44	25,35	25,40	29,80	17,3%
LES SABLES D'OLONNE						0,94	0,98	0,91	0,92	1,1%
LA ROCHELLE - PALLICE*	7,90	7,51	8,43	8,40	8,35	9,40	9,81	9,23	8,56	-7,3%
BORDEAUX*	9,00	8,75	8,72	8,38	8,19	8,53	8,43	7,84	7,26	-7,4%
BAYONNE	3,75	4,32	4,21	3,72	3,27	2,60	2,32	2,33	2,36	1,1%
PORT LA NOUVELLE	1,93	1,90	2,07	2,10	1,90	1,78	1,59	1,73	1,81	4,7%
SETE	3,06	2,93	3,39	3,60	3,50	3,27	3,74	3,80	4,00	5,3%
MARSEILLE*	95,94	83,19	85,99	88,00	85,60	78,52	81,71	80,63	80,30	-0,4%
BASTIA	2,92	2,98	2,09	2,24	2,18	1,79	1,78	1,80	2,00	11,4%
TOULON	1,41	1,04	1,49	1,33	1,30	1,52	2,49	2,44	2,96	21,3%
AJACCIO						1,79	1,15	1,16	1,24	6,7%
TOTAL PORTS FRANCAIS	377,12	340,60	341,79	342,75	324,87	330,03	332,98	328,83	347,94	5,8%
<i>dont ports de plus d'un million de T</i>	378,20	340,63	343,44	342,72	326,30	324,20	331,30	326,83	345,90	5,8%
<i>dont GPM</i>	307,02	271,59	274,13	276,78	264,63	259,23	262,70	256,23	268,32	4,7%
POINTE-À-PITRE (PAG)	3,58	3,01	3,16	3,44	3,86	3,32	3,60	3,68	3,70	0,6%
FORT DE FRANCE	3,19	3,12	3,21	2,77	3,10	3,57	3,40	3,13	2,95	-5,8%
PORT REUNION	4,29	3,91	4,19	4,11	4,10	4,25	5,22	5,43	5,55	2,2%
DEGRAD DES CANNES	0,60	0,62	0,61	0,64	0,66	0,63	0,74	0,81	0,78	-3,1%
NOUMÉA	4,95	4,61	5,30	5,20	5,40	5,14	4,92	5,18	5,15	-0,6%
TOTAL OUTRE-MER	16,61	15,27	16,47	16,16	17,12	16,91	17,88	18,23	18,13	-0,5%

* Grands Ports Maritimes

PORTS FRANCAIS : EVOLUTION DU TRAFIC DE 1994 à 2017										
(en M de tonnes)										
	1994	2000	2008	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total Ports Français¹	303,43	339,3	378,20	343,44	326,30	323,64	324,20	331,30	327,20	347,94
dont GPM						259,59	258,60	262,71	256,22	268,32
Vracs liquides	155,8	169,4	177,92	152,84	143,69	127,6	124,73	127,83	125,76	128,69
Vracs solides	70,62	83,94	80,14	75,40	71,41	65,66	64,60	63,93	60,26	63,12
Diverses	77,01	85,96	120,13	115,20	111,20	66,33	69,15	70,97	70,19	76,53
Entrées	217,38	241,18	256,68	227,21	216,86	154,82	173,76	173,06	171,61	182,86
Sorties	86,05	98,12	120,44	116,23	109,44	104,77	84,76	89,67	84,61	85,49
<i>* ports métropolitains traitant plus d'1 MT/an</i>										

PORTS FRANCAIS : EVOLUTION DU TRAFIC DE 1994 à 2017



GRANDS PORTS MARITIMES : STRUCTURE DU TRAFIC 2017

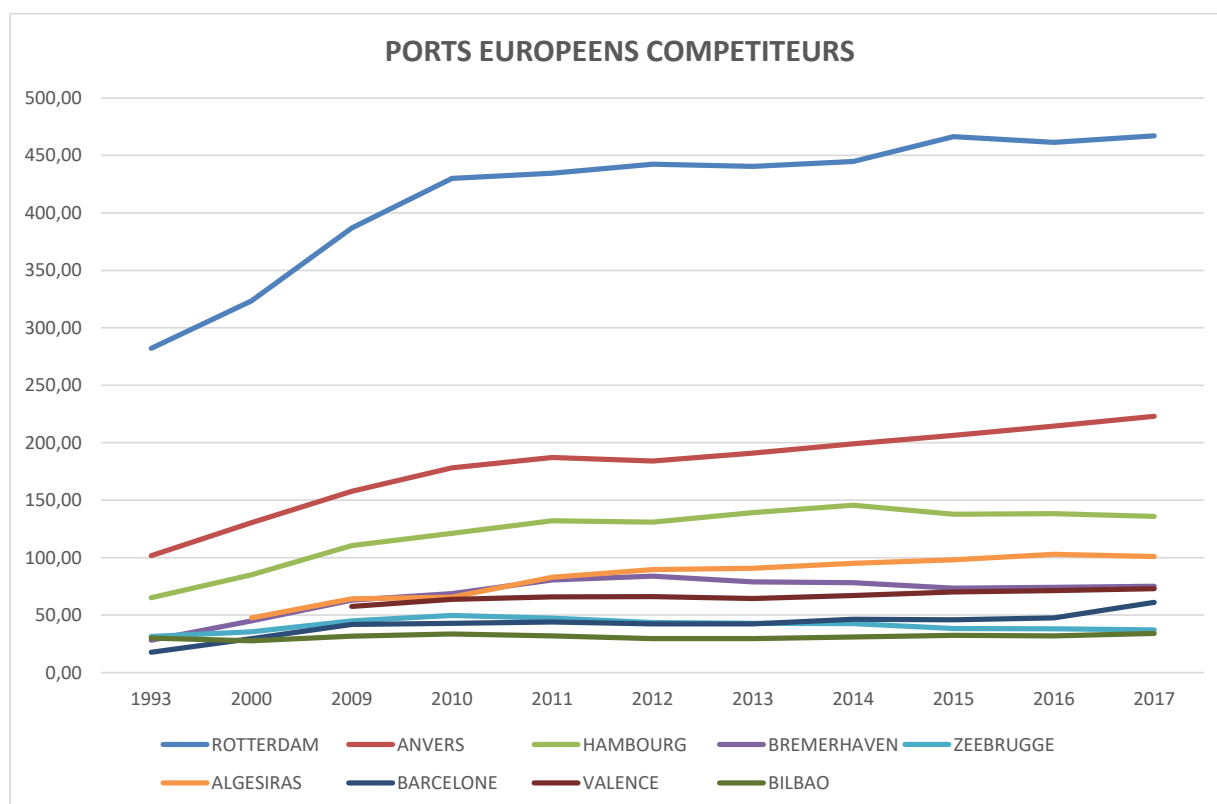
(en M de tonnes)

GPM	Vracs liquides	Vracs solides	Diverses	dont conteneurs	Conteneurs TEU	Entrées	Sorties	Total
Dunkerque	5,05	24,58	20,77	3,66	377 586	33,93	16,47	50,40
Le Havre	39,88	2,24	29,88	27,90	2 876 747	50,83	21,17	72,00
Marseille	46,27	13,62	20,41	13,21	1 361 894	58,61	21,69	80,30
Rouen	9,83	8,89	1,28	0,85	87 758	8,04	11,96	20,00
Nantes - Saint Nazaire	20,05	7,05	2,70	1,89	195 086	20,74	9,06	29,80
La Rochelle	2,80	4,92	0,84	0,06	6 235	5,20	3,36	8,56
Bordeaux	4,79	1,82	0,65	0,52	53 711	5,49	1,77	7,26
Total GPM	128,67	63,12	76,53	48,10	4 959 017	182,84	85,48	268,32
<i>Ports Français (supérieurs à 1 MT)</i>								345,90

PORTS EUROPEENS COMPETITEURS Années 1993 à 2017

(trafic total en M de tonnes)

	1993	2000	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ROTTERDAM	282,20	323,35	386,90	429,97	434,55	442,31	440,46	444,70	466,40	461,40	467,00
ANVERS	101,80	130,53	157,80	178,17	187,20	184,14	190,85	199,01	206,42	214,40	223,00
HAMBOURG	65,10	85,10	110,40	121,19	132,20	130,90	139,10	145,70	137,80	138,20	136,00
BREMERHAVEN	28,20	44,97	63,04	68,69	80,59	83,98	78,80	78,30	73,40	74,20	75,00
ZEEBRUGGE	31,40	35,47	44,90	49,60	47,30	43,54	42,83	42,55	38,30	38,00	37,12
ALGESIRAS		47,60	64,16	65,65	82,85	89,70	90,90	95,00	98,20	102,80	101,00
BARCELONE	17,70	29,56	41,80	42,88	43,94	42,46	42,40	46,30	45,90	47,50	61,00
VALENCE			57,50	63,74	65,77	66,19	64,55	67,00	70,10	71,30	73,00
BILBAO	30,00	27,52	31,60	33,66	32,00	29,51	29,60	31,00	32,40	31,90	34,10
Ports Français	304,40	339,30	355,20	358,90	361,80	348,00	340,00	324,20	336,20	331,00	348*
<i>* Ports métropolitains traitant plus de ur</i>			GPM	273,50	276,78	264,60	259,59	258,60	262,71	256,22	268,00

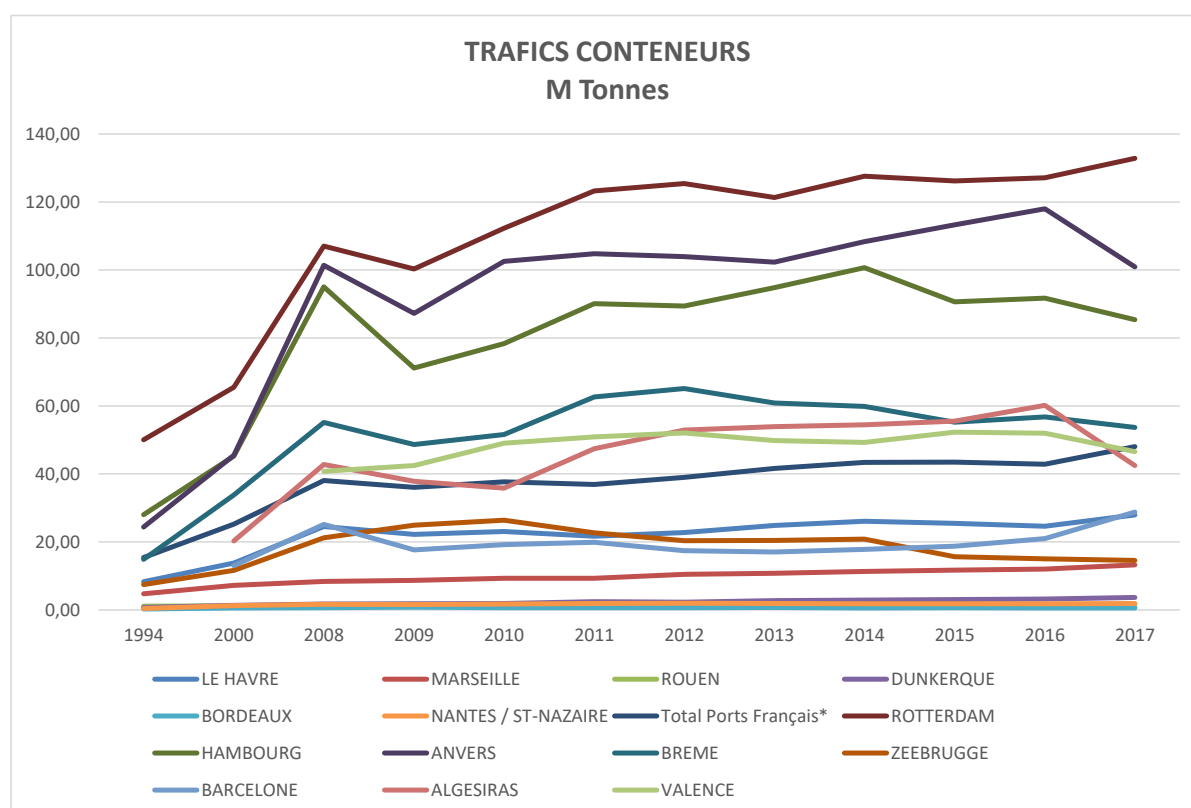


TRAFICS CONTENEURS Ports Français - Compétiteurs étrangers

(en M Tonnes)

	1994	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
LE HAVRE	8,26	13,78	24,50	22,2	23,05	21,65	22,74	24,83	26,06	25,49	24,62	27,90
MARSEILLE	4,70	7,17	8,40	8,67	9,30	9,31	10,44	10,77	11,29	11,70	12,00	13,21
ROUEN	1,11	1,15	1,19	1,01	1,08	1,03	0,99	0,79	0,82	0,92	0,68	0,85
DUNKERQUE	0,71	1,33	1,68	1,80	1,84	2,39	2,22	2,71	2,89	3,02	3,15	3,66
BORDEAUX	0,23	0,52	0,61	0,77	0,63	0,63	0,62	0,68	0,59	0,60	0,58	0,52
NANTES / ST-NAZAIRE	0,40	1,24	1,67	1,57	1,74	1,88	1,94	1,86	1,77	1,76	1,80	1,89
Total Ports Français*	15,41	25,19	38,05	36,02	37,64	36,89	38,95	41,64	43,42	43,49	42,83	48,04
ROTTERDAM	50,03	65,50	107,00	100,28	112,29	123,30	125,43	121,30	127,60	126,20	127,10	132,89
HAMBOURG	27,98	45,28	95,07	71,17	78,36	90,10	89,40	94,82	100,67	90,60	91,70	85,36
ANVERS	24,34	45,50	101,36	87,25	102,54	104,80	103,90	102,28	108,31	113,29	118,00	100,88
BREME	14,87	33,84	55,16	48,68	51,61	62,68	65,10	60,87	59,83	55,25	56,80	53,64
ZEEBRUGGE	7,40	11,61	21,20	24,90	26,40	22,70	20,34	20,43	20,80	15,62	15,00	14,55
BARCELONE		13,00	25,16	17,61	19,19	19,86	17,40	16,99	17,81	18,70	20,94	28,81
ALGESIRAS		20,30	42,75	37,84	35,82	47,44	52,90	53,88	54,44	55,50	60,18	42,49
VALENCE			40,80	42,48	49,03	50,90	52,04	49,79	49,29	52,30	52,00	46,56

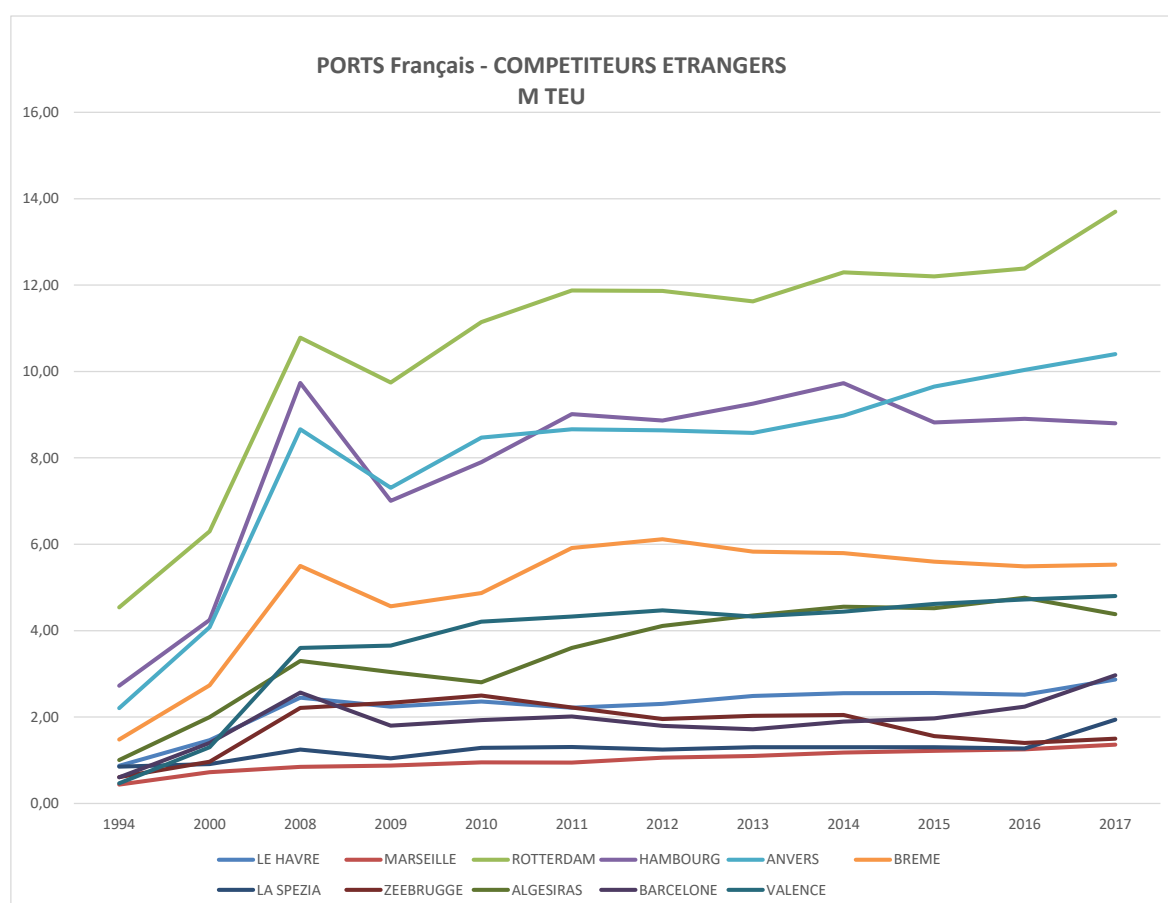
* ports français métropolitains



PORTS Français - COMPETITEURS ETRANGERS

(en M TEU)

	1994	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
LE HAVRE	0,87	1,46	2,45	2,24	2,36	2,22	2,30	2,49	2,55	2,56	2,52	2,87
MARSEILLE	0,44	0,72	0,85	0,88	0,95	0,94	1,06	1,10	1,18	1,22	1,25	1,36
ROTTERDAM	4,54	6,30	10,78	9,74	11,15	11,88	11,87	11,62	12,30	12,20	12,39	13,70
HAMBOURG	2,73	4,25	9,74	7,01	7,90	9,01	8,86	9,26	9,73	8,82	8,91	8,80
ANVERS	2,21	4,08	8,66	7,31	8,47	8,66	8,64	8,58	8,98	9,65	10,04	10,40
BREME	1,48	2,74	5,50	4,56	4,87	5,92	6,12	5,83	5,80	5,60	5,49	5,53
LA SPEZIA	0,85	0,91	1,25	1,05	1,29	1,31	1,25	1,30	1,30	1,30	1,27	1,94
ZEEBRUGGE	0,61	0,97	2,21	2,33	2,50	2,22	1,95	2,03	2,05	1,56	1,40	1,50
ALGESIRAS	1,00	2,00	3,30	3,04	2,81	3,60	4,11	4,35	4,55	4,52	4,76	4,38
BARCELONE	0,61	1,40	2,57	1,80	1,93	2,01	1,79	1,72	1,89	1,97	2,24	2,97
VALENCE	0,47	1,30	3,60	3,65	4,21	4,33	4,47	4,33	4,44	4,62	4,72	4,80



TRAFIC CONTENEURS - LES CONCURRENCES MERIDIONALES

(en M TEU)

	2002	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ALGECIRAS	2,23	3,30	3,04	2,81	3,60	4,11	4,35	4,55	4,52	4,76	4,38
BARCELONE	1,46	2,57	1,80	1,93	2,01	1,79	1,72	1,89	1,97	2,24	2,97
VALENCE	1,82	3,60	3,65	4,21	4,33	4,47	4,33	4,44	4,62	4,72	4,8
GENES	1,53	1,77	1,53	1,76	1,85	2,06	1,99	2,17	2,24	2,30	2,6
LA SPEZIA	0,98	1,25	1,05	1,29	1,31	1,25	1,30	1,30	1,30	1,27	1,94
GIOIA TAURO	2,95	3,47	2,86	2,85	2,31	2,72	3,10	2,97	2,55	2,76	2,45
MARSEILLE	0,81	0,85	0,88	0,95	0,94	1,06	1,10	1,18	1,22	1,25	1,36

