

Seconde Partie

ANNEXES & STATISTIQUES

Le « Chrono »

*du 16 Juillet 2015 au ...
... 23 Juin 2017*

16 Juillet 15 :

Rencontre à Bruxelles du board de la Feport avec la Commissaire européenne aux Transports, Violetta Bulc. Amorce d'une coopération active.

20 Juillet 15 :

Diffusion de la Proposition de loi (PPL) d'Arnaud Leroy sur l'Economie Bleue (Circ. 2015-55).

1^{er} Septembre 15 :

Réunion du Groupe de Travail *Pénibilité* du Medef.
Clarisse Courtier rejoint l'équipe de l'UNIM comme Assistante de Direction.

8 Septembre 15 :

Réunion de travail intra-patronale UNIM / UPF sur le projet d'accord Prévoyance.

9 Septembre 15 :

Rencontre de l'UNIM avec Dominique Bussereau, ancien ministre, en présence de Noëlle Lenoir sur la problématique de réforme de la gouvernance des ports ; Dominique Bussereau valide l'idée d'adapter à l'expérience sa loi de 2008 pour mieux impliquer le secteur privé.

10 Septembre 15 :

Bureau et conseil d'administration de rentrée de l'UNIM (Circ.2015- 63 et 66).

15 Septembre 15 :

Audition au Sénat d'une délégation de l'UNIM sur la « loi Bonny » en prévision de son examen le 14 Octobre.

Diffusion de la note Acoess sur l'application de l'art.23 de la LFSS 2015 (2015-67).

23 Septembre 15 :

Bilatérale de rentrée UNIM / UPF avec la FNPD.
Préparation de l'agenda du travail conventionnel.

24 - 25 Septembre 15 :

Commission des Affaires Sociales de la Feport ; préparation du SSDC du 23 Octobre.
Réunion à Bruxelles du Board des directeurs de la Feport ; préparation de la première conférence des partenaires du 3 Décembre.

1^{er} Octobre 15 :

Réunion de la CPNE élargie « Ports & Manutention ».

5 Octobre 15 :

Rencontre de l'UNIM avec Thierry Guimbaud et Marc Sandrin de la DGITM ; échanges sur le dossier sensible de la réforme de la gouvernance des ports (PPL Leroy sur l'Economie Bleue).

7 Octobre 15 :

Bilatérale Prévoyance UNIM / UPF avec la FNPD.

8 Octobre 15 :

Réunion du Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2015-70).
Assemblée Générale de l'UCCP (Circ.2015-72).

9 Octobre 15 :

- . Publication du rapport Vaspart, rapporteur au Sénat de la loi Bonny ;
- . Diffusion notes d'argumentaire UNIM sur la loi Bonny et la réforme de la gouvernance des ports (PPL d'Arnaud Leroy sur l'Economie Bleue).

14 Octobre 15 :

Examen de la loi Bonny au Sénat ; le texte original est provisoirement dénaturé (Circ.2015-74).

20 Octobre 15 :

Réunion du conseil d'administration de la Cainagod à l'UNIM.

21 Octobre 15 :

Bilatérale NAO avec la FNPD à l'UPF.

23 Octobre 15 :

Réunion à Bruxelles du *Sectorial Social Dialogue Committee for ports*. Présentation de l'étude de l'OCDE sur les *mega-ships*.

28 Octobre 15 :

Nouvelle bilatérale UNIM / UPF avec la FNPD sur le nouveau régime de Prévoyance.

29 Octobre 15 :

Bilatérale prévoyance avec les autres organisations syndicales.

3 et 4 Novembre 15 :

- . Assises de la Mer à Marseille. Le député Arnaud Leroy présente sa PPL sur l'Economie Bleue ; il défend publiquement la réforme de la gouvernance des ports lors d'une interview avec le journal *Le Marin*.

- . Réunion de la SPP Ports et Manutention à l'OPCA ; commission Formation de l'UNIM.

5 Novembre 15 :

- . Rencontre UNIM / UPF en bilatérale avec la FNPD sur la pénibilité (Projet d'avenant n°2).
- . Réunion de travail sur l'avenir de la Cainagod.

6 Novembre 15 :

Réunion à Bruxelles du Board des directeurs de la Feport.

10 Novembre 15 :

La loi Bonny définitivement adoptée en commission mixte paritaire ; retour au texte initial (Circ.2015-78). Adoption finale en procédure accélérée le 17 Novembre par l'Assemblée Nationale.

12 Novembre 15 :

NAO 2016 : réunions en bilatérale avec les différentes organisations syndicales.

18 Novembre 15 :

- . Réunion de la CPNE « Ports & Manutention ».
- . Rencontre entre l'UNIM et l'AUTF sur la réforme de la gouvernance des ports.
- . Nouvelle réunion de travail avec le député Arnaud Leroy sur la PPL Economie Bleue et la gouvernance des ports.

23 Novembre 15 :

Audition de l'UNIM par Nicolas Péhau de la Cour des Comptes.

24 et 25 Novembre 15 :

Réunions en bilatérale avec les différentes organisations syndicales sur la Prévoyance.

26 Novembre 15 :

Installation du nouveau Comité transports du Medef.

1^{er} Décembre 15 :

Nouvelle rencontre en bilatérale NAO 2016 avec la FNPDP.

2 Décembre 15 :

Réunion de la Commission des Affaires Sociales de la Feport ; préparation réunion du SSDC du 9 Décembre.

3 Décembre 15 :

Assemblée générale d'hiver de la Feport à Bruxelles (Circ.2015-83).
Première conférence des partenaires sur la problématique des *Mega ships*.

8 Décembre 15 :

Medef : réunion du groupe de travail sur le rapport Combrexelle (évolution du code du travail).

9 Décembre 15 :

- . Promulguée le 8 Décembre, la loi « Bonny » est publiée au JO.
 - . Réunion du *Social Dialogue Committee for ports* (SSDC) à Bruxelles.
- Le Délégué Général de l'UNIM se voit confier la présidence de ce comité européen.

10 Décembre 15 :

Réunion du Bureau et du Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2015-85 et 90).

17 Décembre 15 :

Réunion de la Commission Mixte paritaire « Ports & Manutention » (Circ.2015-93 et 94).
Accords conclus sur la NAO 2016 et sur le régime commun de branche relatif à la Prévoyance.

18 Décembre 15 :

Signature officielle en présence du Secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, de la Charte Nationale concernant les implantations industrielles dans les ports maritimes (loi Bonny).
(Circ.2015-93B)

22 Décembre 15 :

Mise à la signature et diffusion des accords NAO 2016 et accords de Prévoyance
(Circ.2015-95 et 96).

29 Décembre 15 :

Transposition de la Directive *Concessions* (Circ.2016-02) :
Réponse du ministère de l'Economie confirmant l'exclusion de la manutention portuaire du champ de la Directive.

*
* *

12 Janvier 2016 :

- . Enquête de la CPNE pour Etude Emploi-Formation (Circ.2016-11)
- . Pénibilité légale : Diffusion du vademecum de l'UIMM sur les déclarations Pénibilité 2015 (Circ.2016-12).

14 Janvier 16 :

Le député Arnaud Leroy en visite à l'UMEP au Havre avec plusieurs collègues en présence de l'UNIM. Débats sur la réforme de la gouvernance des ports.
Visite des terminaux de Port 2000.

19 Janvier 16 :

Réunion à Bruxelles du *Port Policy Committee* de la Feport.
Séance de vœux de l'association Avenir-Transports sous la présidence du député Gilles Savary.

21 Janvier 16 :

Réunion du Bureau et du Conseil d'Administration de rentrée de l'UNIM (Circ.2016-10 et 14).

26 Janvier 16 :

- . Rencontre des représentants de l'IDC avec la Secrétaire Générale de la Feport au siège de la FNPD à Montreuil dans le cadre du SSDC. Problématique des innovations technologiques.
- . Réunion patronale sur l'avenir de la Cainagod.

28 Janvier 16 :

Réunion du Groupe de Travail Pénibilité ; rencontre avec Marie Vaskou de l'UIMM en charge de la pénibilité légale, problématique des déclarations pénibilité au titre de 2015, (Circ.2016-16).

2 Février 16 :

Début de l'examen au Parlement de la gouvernance des ports maritimes :
L'art.3 de la PPL sur l'Economie Bleue adopté en première lecture à l'Assemblée, (Circ.2016-17).

4 Février 16 :

Mot d'ordre confédéral en « solidarité » avec les salariés de Goodyear condamnés à juste titre à de la prison ferme pour comportement inapproprié à l'égard d'un responsable d'entreprise.

8 Février 16 :

Marie-Françoise Simon-Rovetto, présidente du CSMM reçue au Propeller club de Paris :
Conférence sur *l'avenir du Conseil Supérieur de la Marine Marchande*.

9 Février 16 :

Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, confirme officiellement par courrier à Dominique Bussereau que les conventions de terminal ne sont pas des concessions.

15 Février 16 :

Dîner-débat organisé à l'UNIM autour du député Arnaud Leroy sur la réforme de la gouvernance des ports en présence des principaux partenaires économiques.

16 Février 16 :

L'UNIM est reçu au Sénat par Didier Mandelli, rapporteur de la PPL sur l'Economie Bleue.

18 Février 16 :

Bureau et conseil d'administration de l'UNIM (Circ.2016-20 et 23).

24 et 25 Février 16 :

- . Réunion du *Social Affairs Committee* de la Feport - Préparation du SSDC du 7 Mars.
- . Réunion du board des directeurs de la Feport à Bruxelles.

26 Février 16 :

Diffusion du courrier ministériel du 9 Février d'Alain Vidalies à Dominique Bussereau, confirmant l'exclusion de la manutention portuaire du champ de la directive *concession* (Circ.2016-21).

1^{er} Mars 16 :

Conférence TDIE au Sénat :
La réforme de la gouvernance des ports dans le collimateur de la DGITM...

3 Mars 16 :

Réunion patronale UNIM / UPF sur le dispositif conventionnel de prévoyance.

7 Mars 16 :

Réunion du SSDC (ports) à Bruxelles.

10 Mars 16 :

- . Réunion du Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2016-22 et 83).
- . Gouvernance des Ports : Examen au Sénat PPL Leroy sur l'Economie Bleue (Circ.2016-24).
Adoption du principe de *l'avis conforme*.

22 Mars 16 :

Réunion du Conseil d'Administration de la Cainagod.
Groupe de Travail « Avenir de la Cainagod » - examen de la note méthodologique de l'UNIM.

24 Mars 16 :

Mouvement de grève de 24 heures en protestation contre la loi « Travail » (appel confédéral).

29 Mars 16 :

Réunion à la DGITM sur le projet d'arrêté relatif à l'obligation de pesée des conteneurs.
La solution préconisée par la Feport est validée en séance.

31 Mars 16 :

Nouveau mouvement de grève de 24 heures contre la loi « Travail ».

5 Avril 16 :

- . Audition de l'UNIM à la Cour des Comptes sur la réforme de 2008.
- . Confirmation d'un nouveau mouvement confédéral de 24 heures contre la loi El Khomri.
- . L'UNIM rencontre le député Christophe Priou sur les problématiques portuaires.
- . Assemblée Générale d'Armateurs de France.

6 Avril 16 :

- . Gouvernance des ports : la PPL Economie Bleue validée en commission Mixte paritaire (Circ.2016-28 et 30).
- . L'UNIM alerte la FNPD en bilatérale restreinte sur les risques d'implosion du dispositif de pénibilité conventionnel.

7 Avril 16 :

Réunion de la section paritaire professionnelle « Ports et Manutention » à l'OPCA Transports suivie de la tenue de la CPNE élargie.

11 Avril 16 :

Diffusion des nouveaux accords de Prévoyance et de garantie de ressources de la CCNU conclus en Décembre 2015. (Circ. 2016-31).

13 Avril 16 :

. Réunion à l'UNIM du *Port Policy Committee* de la Feport.
Préparation de la position de Feport pour la procédure de trilogue dans l'adoption du Règlement sur les Services Portuaires.

14 Avril 16 :

Bureau et conseil d'administration de l'UNIM (Circ.2016-83).

19 Avril 16 :

Séance d'*ouverture des plis* dans le cadre de l'appel d'offres sur l'assureur recommandé du nouveau régime de prévoyance.

21 Avril 16 :

Réunion du board de la Feport à l'UNIM.

27 Avril 16 :

Réunion du groupe de travail sur l'avenir de la Cainagod.

28 Avril 16 :

Nouveau mouvement confédéral de 24 heures de la CGT contre la loi El Khomri.

29 Avril 16 :

Réunion de la Commission Mixte « Prévoyance » de la CCNU à l'UPF.

2 Mai 16 :

Convocation officielle à l'Assemblée Générale de La Baule des 26 et 27 Mai (Circ.2016-35).

12 Mai 16 :

Réunion à Feport du *Port Policy Committee*.

17 Mai 16 :

. Mouvement confédéral de 24 heures de la CGT contre la loi El Khomri.
. Rencontre de l'UNIM avec Gilles Savary et Noëlle Lenoir sur la problématique domaniale

18 Mai 16 :

. Réunion de la Commission Sociale de l'UNIM sur les négociations à venir (Prévoyance, mutuelle, pénibilité légale et formation professionnelle).
. Réunion bilatérale autres syndicats sur la continuité des contrats et l'accord *statu quo*.

19 Mai 16 :

. Nouveau mouvement confédéral de 24 heures de la CGT contre la loi El Khomri.
. Audition de l'UNIM au Sénat par le Sénateur Revet sur les « Portes d'entrée maritimes de la France ».

23 Mai 16 :

Face aux perturbations répétées et aux mouvements de grève liés à l'opposition de la CGT sur la loi El Khomri (loi Travail), l'UNIM décide de suspendre toute négociation sociale.
Annulation des commissions mixtes du 24 Mai (Circ. 2016-40).

24 Mai 16 :

. Dans le contexte social très perturbé sur tout le territoire, la pénurie de carburant et les blocages à répétition suite aux mouvements contre la loi Travail, l'UNIM décide l'annulation et le report de l'Assemblée Générale de La Baule (voir Circ. 2016-41).
. Les forces de l'ordre procèdent au déblocage du dépôt pétrolier de Fos.

26 et 27 Mai 16 :

. Prolongation des mouvements de grève de 48 heures en protestation contre le déblocage par les forces de l'ordre de plusieurs dépôts pétroliers.
. L'UNIM publie un communiqué de presse dénonçant une situation mortifère pour les ports français (Circ. 2016-45).

31 Mai 16 :

Réunion du groupe de travail paritaire sur l'avenir de la Cainagod.

2 Juin 16 :

- . Nouvel arrêt de travail de 24 heures à l'initiative FNPD, reconductible jusqu'au 14 Juin. (Circ. 2016-45).
- . Nouveau préavis de 24 heures pour les journées du 9 Juin et du 14 Juin ; en outre à compter du 6 Juin, la fédération appelle à la suppression des heures supplémentaires et des travaux exceptionnels (Circ. 2016-49).
- . L'AGO (partie institutionnelle) de l'UNIM est reportée au 16 Juin (Circ. 2016-47).

6 Juin 16 :

- . La loi Sapin 2 en première lecture à l'Assemblée Nationale.
- . Rencontre de l'UNIM au Cabinet avec François Lambert, conseiller technique ports, sur la problématique de la réforme de la domanialité publique (Loi Sapin 2).

7 Juin 16 :

- . Courrier commun UNIM et l'UPF aux organisations syndicales sur la situation sociale dans les ports et suspension de toutes les négociations sociales en cours du fait des grèves à répétition (Circ. 2016-52).

8, 9 et 10 Juin 16 :

- . Assemblée Générale de la Feport à Valence en Espagne et réunion du Social Affairs Committee.

14 Juin 16 :

- . Manifestation interprofessionnelle à Paris contre la loi Travail à l'appel de la CGT.
- . Confirmation d'un nouveau préavis pour les 23 et 28 Juin (Circ.2017-57).

15 Juin 16 :

- . La Commission spéciale *Prévoyance* ainsi que le conseil de la Cainagod sont annulés compte tenu de la situation sociale.

16 Juin 16 :

- . Assemblée générale institutionnelle de l'UNIM et conseil d'administration.
- . Christian de Tinguy est réélu à la présidence de l'Union (Circ.2016-83).
- . Assemblée Générale de l'UCCP à l'UNIM.

22 Juin 16 :

- . Rencontre de l'UNIM avec les entreprises d'Honfleur sur la pénibilité.

28 Juin 16 :

- . Diffusion des mesures transitoires (DGITM) sur la pesée des conteneurs - arrêté du 28 Avril 16 (Circ.2016-55 et 61).
- . Réunion du *Sectorial Social Dialogue Committee for ports* (SSDC) à Bruxelles.
- . Lancement d'une étude d'impact pratique sur la problématique des *Mega ships*.

29 Juin 16 :

- . Assemblée Générale de l'OPCA Transports et Services - Réunion interbranche.
- . Audition parlementaire au Sénat d'une délégation de l'UNIM sur l'attractivité des façades maritimes (mission Geoffroy Caude au CGEDD).

4 Juillet 16 :

- . Présentation par Arnaud Leroy de la Loi sur l'*Economie Bleue* à l'UPF après sa publication au JO du 21 Juin. Le contenu de la loi apparaît comme consensuel...
- . Diffusion du projet de cahier des charges de la Base de données pénibilité (Circ.2016-70).

7 Juillet 16 :

- . Grève européenne à l'appel de l'IDC (Circ.2016-80).

12 Juillet 16 :

- . Bureau et conseil d'administration de l'UNIM Circ. 2016-83 et 99).

13 Juillet 16 :

Diffusion du décret « Bonny » du 11 Juillet (JO du 13 Juillet) sur le périmètre d'emploi des ouvriers dockers (Circ.2016-75). Ce périmètre revu par le Conseil d'Etat est plus large et ne correspond pas aux travaux de la commission « Bonny ».

19 Juillet 16 :

Réunion au Cabinet Transports sur la portée du décret « Bonny » avec François Lambert. Le Cabinet ne juge pas opportun de revenir sur la rédaction de ce décret dans le contexte social actuel (voir Cir.2016-77).

28 Juillet 16 :

Décès d'**Alain Porri**, Directeur Général de Somarsid et administrateur de l'UNIM.

20 Août 16 :

Décès de **Charles-Emile Loo**, ancien président du Semfos, fondateur de la Socoma et ancien parlementaire vice-président de l'Assemblée Nationale (Circ.2016-81).

6 Septembre 16 :

Rendez-vous au Havre en vue de l'audition de la Cour des Comptes sur la réforme de 2008.

9 Septembre 16 :

L'UNIM reçoit un nouveau préavis de grève pour le 15 Septembre (Circ.2016-84).

14 Septembre 16 :

. Conseil d'administration de rentrée de l'UNIM (Circ.2016-86 et 99).
. Réunion de la Commission sociale de l'UNIM. La reprise des négociations reste suspendue à l'arrêt total des grèves à répétition contre la loi Travail.

17 Septembre 16 :

Décès de **Daniel Lefebvre**, ancien Secrétaire Général des Ports et Docks CGT, survenu des suites d'une longue maladie (Circ.2016-88).

20 Septembre 16 :

Réunion du *Feport Port Policy Committee* à Bruxelles.

21 Septembre 16 :

. Commission paritaire spéciale Prévoyance pour examen des réponses à l'appel d'offres.
. L'UNIM rencontre la DGITM sur le décret gouvernance (loi sur l'*Economie Bleue*).

28 Septembre 16 :

L'UNIM auditée par la Cour des Comptes sur le rôle des Caisses de congés-payés des ports.

4 Octobre 16 :

L'UCCP est auditée à son tour par la Cour des Comptes sur le fonctionnement des caisses-congés.

11 Octobre 16 :

. Conférence-débat organisée par l'UNIM sur la réforme de la *Domanialité Publique Portuaire*. Interventions de Jean-Pierre Boivin et Noëlle Lenoir (Circ. 2016-108).
Le Cabinet Transports annonce la mise en place d'un groupe de travail technique sur la domanialité publique pour préparer l'ordonnance.
. Déjeuner de Presse à l'UNIM sur le thème de la domanialité publique.

12 Octobre 16 :

Bureau et conseil d'administration de l'UNIM (Circ.2016-99 et 117)
Décès de **Jean Bekaert**, Président du groupe « Terminaux de Normandie » (Circ.2016-100).

13 Octobre 16 :

- .Le décret sur la *gouvernance des ports* est examiné pour avis favorablement par le CSMM.
- . Réunion à Bruxelles du Social Affairs Committee de la Feport, et réunion du Board de Feport.

18 Octobre 16 :

Nouvelle réunion de la Commission paritaire spéciale sur la Prévoyance.

19 Octobre 16 :

Réunion de la Commission Pénibilité de l'UNIM.

Régimes conventionnel CCNU et légal (CG3P) - Base de données pénibilité (Circ.2016-90).

20 Octobre 16 :

. Lancement de l'enquête de la DGT sur la représentativité patronale de l'UNIM (2016-107).

. Arrêt de travail de 2 heures à Nantes-St Nazaire, Fos et Le Havre en protestation contre la mise en place de la Taxe Carbone sur les producteurs d'électricité à partir du charbon.

25 Octobre 16 :

Bilatérale de rentrée avec les partenaires sociaux et l'UPF pour fixer les priorités.

26 Octobre 16 :

Réunion du *Feport Port Policy Committee* à Bruxelles.

3 Novembre 16 :

La Commission Mixte Paritaire « Ports & Manutention » procède à la désignation de Solimut comme organisme assureur recommandé pour le nouveau régime de prévoyance conventionnel.

8 et 9 Novembre 16 :

Assises de la Mer à La Rochelle. Le Président de la République annonce le lancement du Comité France Maritime. Les points forts pour l'UNIM (Circ.2016-113).

15 Novembre 16 :

. Premiers retours de Maître Marcouyeux sur l'étude d'impact du décret « Bonny » sur le périmètre d'emploi des ouvriers dockers.

. Rencontre UNIM / UPF / FNPD avec le Cabinet Transport sur l'incidence de la Loi Travail sur la CCNU - Problématique de la dérogation à la hiérarchie des normes (Circ.2016-115).

17 Novembre 16 :

Réunion technique sur la mise en place de la banque de données Pénibilité.

18 Novembre 16 :

Réunion de la Commission des Affaires sociales de la Feport à Paris - Préparation de la prochaine rencontre du Comité de dialogue social européen pour les ports (SSDC).

23 Novembre 16 :

Conseil d'administration de l'UNIM (Circ.2016-117 et 127).

29 Novembre 16 :

Réunion à Bruxelles du Comité de dialogue social européen pour les ports (SSDC). La formation professionnelle y est abordée pour la première fois.

30 Novembre 16 :

Bilatérale Pénibilité UNIM / UPF avec la FNPD. L'attention des syndicats est attirée sur le déséquilibre du régime.

1^{er} Décembre 16 :

Réunion du Groupe de Travail « Avenir de la Cainagod ».

2 Décembre 16 :

Informations sur la mise en place de l'organisme assureur recommandé pour le nouveau régime de Prévoyance CCNU (Circ.2016-120).

6 et 14 Décembre 16 :

Deux premières réunions de travail à la DGITM sur l'ordonnance *domanialité publique* avec l'ensemble des protagonistes.

7 et 8 Décembre 16 :

Réunion du Board, Assemblée Générale et Stakeholders conference de la Feport à Bruxelles.

9 Décembre 16 :

L'UNIM adresse à la Cour des Comptes ses dernières observations sur le pré rapport concernant la réforme de 2008.

13 Décembre 16 :

Réunion au Cabinet Transports UNIM /UPF avec la FNPD sur l'articulation des dispositifs de Pénibilité conventionnel et légal, ainsi que sur la loi Travail.

15 Décembre 16 :

- . Bureau et Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2016-124 et 2017-15).
- . Commission des Affaires européennes de l'UNIM : Intervention de Lamia Belkaid, Secrétaire Générale Feport - point d'actualités et présentation du Livre Blanc de Feport.

*

* *

4 Janvier 2017 :

Réunion interne à l'UNIM sur la problématique de la domanialité publique.

11 Janvier 17 :

- . Réunion du groupe de travail sur *l'avenir de la Cainagod*.
- . Bilatérale NAO 2017 avec la FNPD.

12 Janvier 17 :

Bilatérale NAO 2017 avec les autres organisations syndicales.

18 Janvier 17 :

Bureau et Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2017-12 et 21).

19 Janvier 17 :

- . 1^{ère} réunion du Comité France Maritime au SG Mer. L'UNIM y adresse ses priorités.
- . Rencontre UNIM / UPF avec la FNPD au Cabinet des Affaires sociales sur la taxe Fillon. Le Cabinet oppose une fin de non-recevoir à toute éventualité d'exonération (Circ.2017-14).

26 Janvier 17 :

- . Le député Arnaud Leroy fait un point à l'Assemblée Nationale sur les décrets d'application de la loi sur l'Economie Bleue. Le décret *gouvernance* a été modifié par le Conseil d'Etat.
- . Nouvelle bilatérale UNIM / UPF sur la NAO 2017 avec la FNPD ; les positions convergent.

30 Janvier 17 :

Mise au point au sein du Carrefour des professionnels portuaires de l'UPF des messages qui seront délivrés lors du colloque de TDIE prévu fin Mars dans le cadre des débats liés aux échéances présidentielles.

2 Février 17 :

Le Premier Ministre intervient au Salon Euromaritime sans évoquer aucun des enjeux essentiels pour la profession (domanialité, gouvernance).

6 Février 17 :

Réunion de l'UNIM au Cabinet Transports avec le Conseiller Ports pour faire le point sur le *projet d'ordonnance Domanialité*.

8 Février 17 :

. Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2017-19 et 37)

Le président annonce qu'il va devoir provisoirement se mettre en retrait et alléger pour un temps son implication en tant que président de l'Union afin de se focaliser sur la survie de son entreprise. Pour autant il n'est pas question de démissionner.

En conséquence, le Bureau sera davantage sollicité.

. Réunion interministérielle (RIM) sur le projet d'ordonnance Domanialité publique.

14 Février 2017 :

Le Conseil d'Etat prend un arrêt dans l'affaire du Verdon remettant en cause la nature des conventions de terminal en les requalifiant de *concessions* au sens de la Directive européenne.

Décision surprenante et lourde de conséquences sur l'évolution de la domanialité publique.

16 Février 17 :

. Réunion du Board de Feport à Bruxelles.

. Réunion de la Commission Mixte Paritaire « Ports & Manutention » :

- trois avenants à la CCNU ont été conclus (accord *statu quo*, de accord NAO 2017, avenant Garantie de ressources) ;

- en outre deux avenants aux accords de pénibilité portant augmentation de la contribution salariale. (Circ.2017-33)

23 Février 17 :

. Réunion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM) à l'UPF. Un point détaillé est fait sur les textes (22 décrets) pris en application de la loi Leroy (Economie Bleue).

. Annonce d'un mouvement de grève européen pour le 1^{er} Mars dans le cadre des procédures d'infraction contre l'Espagne (Circ. 2017-22 et 23).

1^{er} Mars 17 :

. Réunion du Comité de Dialogue Social pour les ports (SSDC) perturbée à Bruxelles par la situation en Espagne (procédures d'infraction en cours). Les syndicats quittent la salle après plusieurs déclarations hostiles à l'évolution du dossier.

. Rencontre sur la pénibilité avec les représentants de Bastia.

3 Mars 17 :

Publication au JO de l'Union Européenne du Règlement sur les Services portuaires. Adopté en final par le Parlement le 14 Décembre 2016 puis par le Conseil le 23 Janvier 2017, il entre en vigueur le 24 Mars.

7 Mars 17 :

Le SG Mer et son adjoint en visite à Port 2000 en présence de la Secrétaire Générale de la Feport à l'invitation de l'UNIM dans le cadre du Comité France Maritime.

9 Mars 17 :

. Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2017-25 et 37).

. Présentation par Maître Marcouyeux de son rapport sur les *fragilités du décret Bonny*.

Rapport diffusé le 7 Mars (Circ.2017-26).

10 Mars 17 :

Au Cabinet Transports : présentation officielle du « Bleu de Matignon » à l'UNIM, l'UPF et les chargeurs de l'AUTF sur le projet final *d'ordonnance Domanialité* (Circ.2017-29).

21 Mars 17 :

. Réunion du Comité France Maritime. Débat sur la prise en compte de la notion de *filiale stratégique* incluant le portuaire au-delà de la notion de *flotte stratégique*.

. Appel de la CGT à un arrêt de travail de 2 heures (mouvement confédéral)... pour la « *défense des enjeux industriels* » (Circ. 2017-31).

22 Mars 17 :

Colloque de TDIE au Palais Brongniart en vue des Présidentielles.

23 Mars 17 :

Réunion du groupe de travail sur l'avenir de la Cainagod.

30 Mars 17 :

. La FNPD interpelle l'UNIM et l'UPF sur sa volonté de cumuler les régimes de pénibilité et de ne pas dissocier le légal (C3P) du conventionnel (Circ.2017-34).

. Réunion de la CPNE « Ports et Manutention ».

Problématique des certifications professionnelles pour les fonctions d'encadrement.

4 Avril 17 :

Assemblée Générale d'Armateurs de France au Pavillon Gabriel.

12 Avril 17 :

Bureau et Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2017-37 et 49)

Lancement de l'enquête pénibilité d'actualisation des bénéficiaires potentiels (Circ.2017-40).

13 Avril 17 :

Réunion de la SPP « Ports et Manutention » à l'OPCA Transports et Services.

19 Avril 17 :

Publication au journal Officiel du projet d'*ordonnance sur la domanialité* (Circ.2017-43).

20 Avril 17 :

Réunion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM).

La FNPD présente un document très convenu sur la *Relance des ports français* (Circ.2017-41).

26 Avril 17 :

Publication des premiers résultats de la mesure de la représentativité patronale par l'audience.

Dans la branche manutention (la CCNU), l'UNIM totalise 46,73% des salariés et l'UPF 53,27%.

27 Avril 17 :

Réunion du Board de la Feport à Bruxelles. Point sur le Règlement d'exemption sur les aides d'Etat (RGEC ou GBER).

28 Avril 17 :

Le Comité de recrutement du Bureau de l'UNIM débat sur le choix final du futur Délégué Général, Xavier Galbrun ayant fait valoir ses droits à la retraite. Onze candidats étaient en lice.

5 Mai 17 :

Réponse commune de l'UNIM et de l'UPF au courrier de la FNPD du 30 Mars sur le cumul des régimes de pénibilité (légal et conventionnel).

16 Mai 17 :

Assemblée Générale du Medef - Bref compte rendu et messages clés aux nouveaux élus (Circ.2017-50).

17 Mai 17 :

. Bureau et Conseil d'Administration de l'UNIM (Circ.2017-49).

. Réunion du groupe de travail pénibilité avec l'assureur du régime - préparation de la commission de suivi.

19 Mai 17 :

Réunion de la *cellule Europe* du Comité France Maritime.

22 Mai 17 :

Décès de Marcel **Marais**, ancien administrateur de l'UNIM au titre du groupe SOGENA et de la société URA de Rouen.

29 Mai 17 :

Convocation officielle à l'AGO de l'UNIM (partie institutionnelle) du 14 Juin (Circ.2017-53).

3, 4 et 5 Juin 17 :

Assemblée Générale de la Feport à Klaipėda (Lituanie).

8 Juin 17 :

. Commission Formation de l'UNIM.

. Réunion de la SPP Ports et Manutention à l'OPCA Transports et Services.

13 Juin 17 :

Commission Pénibilité de l'UNIM.

Assemblée Générale du Cluster Maritime Français.

14 Juin 17 :

Assemblée Générale de l'UNIM (partie institutionnelle).

Christian de Tinguy est réélu à la présidence pour un nouveau mandat.

15 Juin 17 :

Réunion à l'UNIM du groupe de travail paritaire sur l'avenir de la Cainagod.

23 Juin 17 :

. Première rencontre avec le Cabinet d'Elizabeth Borne, nouvelle Ministre en charge des transports, pour évoquer en urgence le dossier de la fermeture de la Cainagod.

. Début de l'opération « The Bridge » pour commémorer l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1917 aux côtés de la France et de l'Angleterre ; embarquement à Cherbourg pour une traversée à bord du *Queen Mary2* sur New York.

Forte participation du monde maritime français.

*

* *

**Précisions ministérielles d'Alain Vidalies
sur la loi « Bonny »
clarifiant l'organisation de la manutention portuaire**

Octobre 2016



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

27 OCT. 2016

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

Paris, le

25 OCT. 2016

Réf : D16013528

Monsieur le Président,

Le décret n°2016-951 du 11 juillet 2016 relatif à la manutention portuaire, pris en application de la loi n°2015-1592 du 8 décembre 2015 tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes a été publié au Journal officiel du 13 juillet 2016.

La parution de ce texte clôt le processus engagé en 2014 par le groupe de travail présidé par Madame Martine Bonny, auquel vous avez participé.

Ce décret qui fait référence aux termes de l'article L.5422-19 al. 1 du Code des Transports, reprend strictement, en les reformulant, les conclusions du rapport de la Commission Bonny et permet de préciser les travaux de chargement et déchargement des navires et des bateaux qui sont prioritairement effectués par des ouvriers dockers pour des raisons liées à la sécurité des personnes et des biens, ainsi que les opérations qui en sont exclues.

Je tiens à vous remercier pour votre implication dans ces travaux qui a permis l'aboutissement de cette démarche concertée et fructueuse. Le décret a fait l'objet d'une discussion avec mes collaborateurs après sa parution. Vous trouverez en pièce-jointe le compte-rendu de la dernière réunion sur le sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Alain VIDALIES



Monsieur Christian DE TINGUY
Président de l'Union Nationale des industries
de la manutention dans les ports
UNIM
76 AVENUE MARCEAU
75008 PARIS

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



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Compte-rendu de la réunion de travail du 28 juillet 2016 sur l'article R4543-1 du Code des transports

Cette réunion, organisée par le cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports à la mer et à la pêche, avait pour objectif de réunir les différents acteurs portuaires (UNIM, UPF, FNPD) et de confronter leurs interrogations sur la rédaction de l'article R.4543-1 du code des transports qui définit les limites de la priorité d'emploi des dockers.

L'UNIM a signalé qu'à la suite de la publication du décret, plusieurs de ses adhérents lui avaient fait part des revendications des dockers ici ou là d'étendre leur périmètre d'emploi à des tâches jusque-là occupées par des personnels non dockers. Elle a également fait observer que la jurisprudence mentionnée par les services intervient dans le cadre de la responsabilité des entreprises de manutention portuaire mais pas dans le champ de l'organisation de la manutention portuaire. Elle a enfin souligné la nécessité de faire partager au niveau local cette analyse et cet état d'esprit qui sont ceux qui ont prévalu pendant les travaux du groupe de travail de Mme Bonny et de rassurer les tiers sur les objectifs de la nouvelle réglementation.

L'UPF partage ces craintes et a insisté sur la nécessité de limiter les risques de conflits afin de rassurer les clients des ports.

La FNPD a indiqué ne pas bien comprendre quel était le sujet : pour elle, la rédaction issue du Conseil d'Etat ne remet pas en question l'équilibre qui s'était dégagé du groupe de travail et elle n'envisage pas d'utiliser ce texte pour étendre le champ de la priorité d'emploi. Elle a précisé qu'elle avait transmis dès la publication du décret une circulaire rappelant l'objectif de maintien du statu quo à l'ensemble de ses adhérents dans toutes les places portuaires. Elle estime que la loi et le décret sont conformes à l'état d'esprit dans lequel les travaux du groupe de travail Bonny se sont déroulés.

Elle a rappelé son souhait de conserver le statu quo et considère que la signature prochaine de l'avenant à la CCNU portant sur le statu quo de l'organisation de la manutention dans les ports concrétisera cette position.

Le ministère a expliqué que le Conseil d'Etat avait souhaité apporter des modifications rédactionnelles au projet de décret dans un souci de clarification, en reprenant des termes déjà connus sur le régime de responsabilité des entreprises de manutention portuaire, tels qu'éclairés par plusieurs décennies de jurisprudence. La nouvelle rédaction ne modifie en rien les équilibres ni le consensus issus des travaux du groupe de travail de Mme Bonny et conserve pleinement l'euro-compatibilité du dispositif réglementaire français.

Afin de rassurer l'ensemble des acteurs de la place portuaire, le cabinet a proposé de transmettre aux participants du groupe de travail un courrier dans lequel il serait notamment rappelé que les nouvelles dispositions du code des transports concernant la manutention portuaire se conforment pleinement aux propositions du groupe de travail présidé par Mme Bonny.

Transposition de la Directive « Concessions »

Exclusion des conventions de terminal

Question écrite au Gouvernement (Député Arnaud Leroy)

Réponse du Cabinet du Ministre de l'Economie (29 Décembre 2015)

Confirmation du Ministre chargé des Transports (9 Février 2016)



Ministère interrogé : Ministère de l'Économie, de l'industrie et du numérique

Question n° 26-00115

M. Arnaud Leroy attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur la transposition de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession qui doit s'effectuer sur ordonnance prise sur habilitation législative. Cette directive, dont le champ d'application est par ailleurs particulièrement extensif, comporte des exclusions parmi lesquelles les « concessions de services ayant pour objet 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 », suivant les termes de l'article 10, paragraphe 8, sous a).

Cette disposition vise notamment, ainsi que le précise le considérant 15 de la directive, à exclure du champ de celle-ci les « accords dont l'objet est le droit, pour un opérateur économique, d'exploiter certains domaines publics ou ressources publiques, en droit privé ou public, tels que des biens fonciers ou des biens publics, en particulier dans le secteur des ports maritimes ». Ce même considérant indique que « c'est habituellement le cas des baux immobiliers publics ou des baux fonciers, qui contiennent généralement des conditions applicables à l'entrée en possession du preneur, à l'usage auquel le bien est destiné, aux obligations du bailleur et du preneur relatives à l'entretien du bien, à la durée du bail et à la restitution de la possession au bailleur, à la location et aux frais accessoires à charge du preneur ». Cette formulation est ambiguë au regard des spécificités du droit français de la domanialité publique. C'est ainsi que les entreprises de manutention dans les ports maritimes, que le législateur européen a voulu exclure du champ de la directive, ne sont pas en droit français titulaires stricto sensu de « baux fonciers », comme c'est le cas dans les autres États membres, mais de titres d'occupation du domaine public, telles que des « conventions de terminal ».

Aussi, lui demande-t-il ce qu'il compte faire pour qu'à l'occasion de la transposition susvisée, il soit dûment précisé que les « concessions de services ayant pour objet la location de terrain », exclues en tant que telles du champ de la directive sur l'attribution de contrats de concession, couvrent nécessairement les titres d'occupation du domaine public – que sont par exemple les « conventions de terminal » ou encore les « conventions d'occupation du domaine public » détenus par les entreprises de manutention en France. Cette précision est en effet indispensable pour éviter les distorsions de concurrence de nature à heurter de plein fouet nos entreprises de manutention, et afin également de garantir la sécurité juridique de ces dernières qui dans nos ports maritimes sont des investisseurs de premier plan.



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 : CP/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.

M. : 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

Evolution de la gouvernance des ports

*Un « Conseil des investisseurs publics et privés »
Gage de partenariat entre acteurs du développement portuaire*

*Note de sensibilisation destinée aux politiques et partenaires économiques
en amont de l'examen de la PPL sur l'Economie Bleue*

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.

■ 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.

**■ La Commission des Investisseurs Publics et Privés (CIPP),
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 Investisseurs publics et privés* (CIPP), 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 Investisseurs Publics et Privés (CIPP) 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 CIPP 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.

Suspension des négociations sociales du fait des mouvements contre la loi Travail



U.P.F.



Paris, le 7 Juin 2016

Fédération Nationale des Ports et Docks CGT
Fédération Générale des Transports et de l'Équipement CFDT
Fédération FO de l'Équipement, Transports et Services
Fédération Générale CFTC des Transports
Fédération Nationale de l'Encadrement des Ports CGC

Objet : Situation sociale dans les ports - Suspension des négociations sociales en cours

Mesdames et Messieurs les responsables des différentes organisations syndicales,

Les initiatives qui se sont développées depuis plusieurs semaines à l'encontre du projet de loi El Khomri, pénalisent lourdement les ports français et les entreprises qui y sont implantées. Depuis le début des tensions sociales qui ont marqué le processus d'adoption de ce projet de loi, l'UNIM et l'UPF en pratique ont fait le choix de reporter *sine die* toutes les réunions de négociation avec les partenaires sociaux sur les différents accords conventionnels en cours de discussion.

En effet, tant que perdureront ces mouvements répétitifs qui mettent en cause la survie même des entreprises et la fiabilité des places portuaires, il ne nous paraît pas opportun de maintenir un dialogue social intrinsèquement faussé par le contexte national qui prévaut.

Nous souhaitons vivement être rapidement en mesure de reprendre les négociations en cours, pour autant que le climat social redevienne plus serein.

Croyez bien que nous déplorons la situation que nous vivons actuellement et dont les entreprises et leurs salariés ainsi que les établissements portuaires sont les victimes.

Dans cette attente, nous vous prions de recevoir nos salutations distinguées.

Hervé MARTEL

Président de l'UPF

Christian de TINGUY

Président de l'UNIM

Juin 2016

Régime de préretraite Pénibilité / CAA
Dispositions générales
(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	
5- Articulation avec le dispositif amiante	Ac1/ art 3-3 - Clarif/ art 5-2
6- Périmètre des bénéficiaires et contrôle des listes	Ac1/ art 3-2 - Clarif/ art 3
- <i>bénéficiaire potentiel et bénéficiaire effectif</i>	Clarif/ art 2
- <i>les cinq catégories de cotisants</i>	Clarif/ art 3-2
- <i>cas des dockers occasionnels</i>	Clarif/ art 3-e, art 6
- <i>contrôle des listes de cotisants</i>	Ac1/ art 7 - Clarif/ art 3 et 4
7- Conditions d'ouverture des droits	Ac1/ art 3-2 et 3-4
	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.

2- 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.

3- 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.

4- 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.

5- 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.

6- 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).

7- 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.

8- 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 **4%** (3,8% employeur, 0,2% 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 0,20 % de part salariale soit 6,45 % pour les employeurs)
- 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).

9- 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 :

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

10- 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.

11- Commission de suivi du régime

Une commission paritaire nationale de suivi du régime se compose de seize membres répartis paritairement en deux collègues 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.

Tableaux ci-après :

Prévisions de départs (horizon 2050)
Entrées en portage pénibilité
Bénéficiaires potentiels cotisants (enquête 2017)
Bilan départs / embauches de 2011 à 2016

Prévisions de départs "Pénibilité / CAA"

Compartiment Manutention

Année	Personnels de la manutention	Détachés GPM en entreprise	Total *	Entrées en portage**
2011	229	11	240	35
2012	145	12	157	44
2013	104	14	118	71
2014	79	5	84	57
2015	109	8	117	92
2016	81	19	100	79
2017	54	17	71	43
2018	96	8	104	
2019	97	9	106	
2020	83	11	94	
2021	52	9	61	
2022	47	10	57	
2023	44	10	54	
2024	83	13	96	
2025	88	13	101	
2026	100	13	113	
2027	79	19	98	
2028	57	24	81	
2029	70	28	98	
2030	87	28	115	
2031	96	22	118	
2032	123	26	149	
2033	128	30	158	
2034	115	37	152	
2035	110	29	139	
2036	138	35	173	
2037	125	27	152	
2038	133	32	165	
2039	134	27	161	
2040	119	22	141	
2041	113	19	132	
2042	106	16	122	
2043	93	18	111	
2044	77	6	83	
2045	92	6	98	
2046	66	4	70	
2047	57	0	57	
2048	36	1	37	
2049	18		18	

* Lisibilité du dispositif dans le temps à partir des bases retenues pour les simulations actuarielles.

** Départs hors amiante seule au 1er Juillet 2017.

UNIM - Juillet 2017

Entrées en Portage Pénibilité*

PORTS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017**	TOTAUX
BAYONNE	1	2	0	0	0	1	0	4
BREST	0	0	3	2	1	2	1	9
CAEN OUISTREHAM	0	0	3	5	3	1	2	14
DUNKERQUE	0	0	0	2	0	0	0	2
LE HAVRE	4	0	9	11	29	30	6	89
LA ROCHELLE	0	0	0	0	2	1	1	4
LORIENT	0	0	14	2	7	3	2	28
MARSEILLE	7	21	26	17	31	27	15	144
NANTES Saint NAZAIRE	0	4	2	10	5	7	10	38
PORT LA NOUVELLE	0	0	1	1	1	0	1	4
PORT VENDRES	2	1	2	0	4	2	0	11
ROUEN	10	8	2	2	2	2	0	26
SETE	8	5	8	3	5	2	5	36
SAINT MALO	3	3	1	2	2	0	0	11
VENDEE BRETAGNE	0	0	0	0	0	1	0	1
TOTAL GENERAL	35	44	71	57	92	79	43	421

*Départs hors amiante seule.

** Du 1er Janvier 2017 au 1er Juillet 2017.

Pénibilité : Synthèse de la population des bénéficiaires potentiels (cotisants) toutes catégories

Enquête d'actualisation 2015-16

Ref.	Catégories (avenant de clarification)	Ports	a	b	c	d	e	f	Total	dont détachés GPM	Total hors Occasionnels
			Dockers Pro. ODPM et ODPI	Autres Personnels d'exploitation*	Maintenance	Autres AM et Cadres (ex-dockers)	Dockers Occasionnels CDD / uc	CDD de droit commun			
G P M	A1	LE HAVRE	2 044	28	134	3	493	393	3 095	211	2 602
	A2	MARSEILLE	1237	4	229	11	366	0	1847	195	1481
	A3	DUNKERQUE	310	8	36	7	0	9	370	14	370
	A4	ROUEN (partiel)	13	49	6	17	38	0	123	1	85
	A5	NANTES - SAINT NAZAIRE	327	160	13	36	133	0	669	209	536
	A6	BORDEAUX	81	34	27	4	18	0	164	44	120
	A7	LA ROCHELLE - PALLICE	119	13	14	5	31	6	188	15	157
Total GPM			4 131	296	459	83	1079	408	6 456	689	5 351
A U T R E S P O R T S	B1	AJACCIO									
	B2	BASTIA	35	0	0	1	25	0	36	0	36
	B3	BAYONNE	39	0	4	5	13	8	69	0	56
	B4	BOULOGNE									
	B5	BREST	38	0	0	0	0	0	38	0	38
	B6	CAEN	38	3	0	2	22	9	74	0	52
	B7	CALAIS	12	5	0	0	227	0	244	0	17
	B8	CHERBOURG	26	0	0	0	21	0	47	0	26
	B9	FECAMP	3	0	0	0	0	0	3	0	3
	B10	HONFLEUR	6	3	0	1	0	0	10	0	10
	B11	LE TREPONT									
	B12	LORIENT	25	11	0	0	10	0	46	0	36
	B13	NICE (SNCM)									
	B14	PORT LA NOUVELLE	19	0	0	0	58	0	77	0	19
	B15	PORT VENDRES	45	9	0	0	90	0	144	0	54
	B16	ROCHEFORT	0	11	4	3	53	0	71	0	18
	B17	ROSCOFF - BLOSCON									
	B18	SAINT MALO	37	3	0	4	0	2	46	0	46
	B19	SETE									
	B20	LES SABLES D'OLONNE	0	5	0	0	0	1	6	0	6
	B21	SAINT BRIEUX	0	9	0	1	0	1	11	0	11
	B22	TOULON	15	0	0	0	85	0	100	0	15
Total sur 22 Ports Décentralisés			338	59	8	17	604	21	1022	0	443
Total Métropole			4 469	355	467	100	1 683	429	7 478	689	5 794

* Incluant le personnel frigo

UNIM - Enquête d'actualisation Janvier 2017

Bilan Départs / Embauches sur la période 2011 à 2016

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	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
DUNKERQUE				2	0	0	22	28	7	0	1	0	48	6	5	29	15	0	43
LE HAVRE	4		9	11	30	28	19	28	22	9	3	1	12	46	20	66	65	55	100
ROUEN	10	6	1	2	2	1	2	3	4	1	1	1		9	12	3	6	5	1
NANTES/SAINT-NAZAIRE/MONTOIR		4	2	10	6	7	2	3	1	3	4	2	3	4	2	5	11	21	2
LA ROCHELLE-PALLICE	0	0	0	0	1	0	13	4	3	7	0	2	8	4	4	8	6	12	12
BORDEAUX							4	6	1	4	1		7	3	1	7			2
MARSEILLE	7	21	26	20	31	25	31	34	44	22	12	20	115	82	80	22	75	71	152
TOTAL GPMs	21	31	38	45	70	61	93	106	82	46	22	26	193	154	124	140	178	164	312
	266						375						953						
	641																		
CAEN	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2
CHERBOURG			3	4															-7
SAINT-MALO	3	3	1	2	1								3		4	7			4
BREST	0	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	-3
LORIENT			13	1	4	2					0	0		1	10	5	2	0	-2
BAYONNE	1	2			1	0					0	0	4		1	1	2	2	6
PORT-LA-NOUVELLE			1	1	0	0					0	0					3	1	2
PORT-VENDRES	2	1	2		4	2					0	0		2	2		0	2	-5
SETE	7	3	6	2	5	2	1	1	3	0	0	0					15	2	-13
TOTAL Ports Décentralisés	13	9	29	12	19	9	1	1	3	0	0	0	7	3	20	15	25	10	-16
	91						5						80						
	96																		
TOTAL GENERAL	34	40	67	57	89	70	94	107	85	46	22	26	200	157	144	155	203	174	296
	357						380						1033						
	737																		

Enquête Commission Pénibilité - François Guérin

De l'urgence de réformer la Cainagod
(Caisse nationale de Garantie des ouvriers dockers)
Approche méthodologique

La Cainagod a été instituée en 1947 alors que le régime d'emploi des ouvriers dockers reposait sur le principe de l'intermittence généralisée. Son objet est de servir une *indemnité de garantie* aux ouvriers dockers *en situation d'inemploi*.

La baisse drastique du nombre d'ouvriers dockers intermittents à la suite de la réforme de 1992 qui a vu la mensualisation en entreprise de la grande majorité des ouvriers dockers, amène à se poser la question du reformatage de cette caisse pour continuer à assurer ses missions aux derniers intermittents, tant qu'il en existe sur les ports, tout en réalisant des économies de nature à soutenir des initiatives en matière sociale profitables à l'ensemble de la profession.

Ce reformatage de la Cainagod apparaît ainsi comme une queue de contrat de la réforme de 1992. Il s'agit d'un dossier très sensible pour les partenaires sociaux.

■ **Analyse de la situation**

- Constats de base

La Caisse de Garantie des Ouvriers Dockers (Cainagod) a été mise en place par la loi du 6 Septembre 1947 à un moment où l'irrégularité du trafic justifiait une main d'œuvre intermittente importante pour opérer des navires très nombreux, mais de taille modeste.

Les progrès technologiques continus et la mécanisation ont conduit à une évolution de la main d'œuvre intermittente qui est passée de **22 000** ouvriers dockers intermittents en 1947, à quelque 8 300 ouvriers intermittents en 1991 à l'aube de la réforme de 1992 qui a vu les effectifs se stabiliser autour de **4 500** ouvriers dockers mensualisés en entreprise. Les effectifs depuis cette date se sont globalement stabilisés.

Avant la réforme de 1992, la Cainagod servait annuellement quelque **98 MF** d'indemnités de garanties. En 2016, elle ne verse plus que **24 605 €** d'indemnités et son fonctionnement a coûté **540 000 €**, sachant que l'effectif des ouvriers dockers intermittents compte moins de **75** ouvriers pour seulement **36** actifs. Par ailleurs, la population des ouvriers dockers mensualisés issus de l'intermittence et par conséquent susceptibles éventuellement de retrouver leur ancien statut, n'est plus que de **280** ouvriers.

Dans le même temps la Cainagod dispose d'un montant de réserves disponibles de l'ordre de **3 M€**. Compte tenu de ce montant de réserves, la contribution patronale destinée au fonctionnement du service central n'a plus été appelée depuis plusieurs années mais prélevée sur les réserves disponibles. Le budget des derniers BCMO actifs est traité en local sur la base d'une contribution « déperéequée » depuis 1992.

- Problèmes soulevés

La situation décrite ci-dessus pose plusieurs problèmes et génère une grande fragilité du système actuel.

S'agissant du fonds de réserve constitué sur les seules contributions des entreprises, il n'est pas sain que celui-ci soit maintenu à un tel montant, compte tenu du niveau des engagements financiers actuels. Aujourd'hui, ce fond sert à maintenir en place une structure dont l'utilité et la raison d'être ne sont plus justifiées en l'état, alors que leur utilisation pertinente au profit de la profession et de ses salariés serait parfaitement légitime. D'où l'importance de les utiliser sans tarder dans l'intérêt commun.

Le fonctionnement local des BCMO (bureaux de main d'œuvre) ne peut plus se faire par manque de ressortissants en nombre suffisant dans le strict respect des exigences fixées par la loi. C'est le cas, notamment, de la problématique des agents assermentés pour le respect des conditions d'embauche. De même en ce qui concerne la constitution des commissions de BCMO, faute de pouvoir satisfaire en pratique les conditions électorales pour la désignation des représentants salariés. Par ailleurs, le contrôle de l'embauchage pour assurer le respect des règles de priorité d'emploi des différentes catégories de dockers par un contrôleur d'embauche dédié, n'est guère réaliste quand un BCMO ne compte plus que quatre ou cinq ouvriers, voire moins.

Ainsi, il apparaît qu'en local le fonctionnement devient en pratique de plus en plus difficile, alors qu'en national le maintien d'une structure de conseil d'administration de 9 membres se réunissant quatre fois par an est à l'évidence quelque peu surdimensionné, même si le service central ne compte plus pour sa part qu'une personne et demi en équivalent temps plein.

- Nécessité d'évoluer rapidement

Face à cette fragilité, il importe en définitive de prendre les mesures d'adaptation et de simplification qui s'imposent en permettant d'assurer le versement des prestations aux derniers ayant-droits, tout en consacrant les sommes disponibles à des initiatives pertinentes d'intérêt commun.

■ Objectifs recherchés

Concrètement, il importe de re-proportionner le dispositif Cainagod aux besoins réels découlant des effectifs restants, dans une démarche visant à la fois,

- à introduire une *simplification du système* de façon très significative ;
- à *bâtir un mécanisme transitoire* et juridiquement sûr qui s'appliquera, de façon apaisée et à moindre coût, à partir de sa mise en œuvre jusqu'à l'extinction programmée du système avec la disparition de la dernière carte « G » en circulation, c'est-à-dire avec le départ du dernier docker intermittent actif en 2023 ou potentiel, c'est à dire docker mensualisé retournant à l'intermittence en cas de licenciement de l'entreprise en 2040 ;
- à *préserver les droits* des salariés.

La finalité du dispositif à mettre en place consiste donc à obtenir une *visibilité complète* sur l'avenir de l'institution jusqu'à l'extinction de la population des dockers professionnels intermittents et la disparition de la dernière carte « G ».

La construction de ce dispositif allégé dans un cadre juridique sécurisé a fait l'objet de nombreuses réunions de travail dans le cadre du conseil de la Cainagod autour d'approches consensuelles avec les partenaires sociaux. Ce travail s'est fait en respectant plusieurs objectifs clairement identifiés :

- Continuer à assurer les missions de la Cainagod

Tant qu'il existe sur un port un docker titulaire de la carte « G », en toute logique, le système doit être en mesure de lui servir les prestations auxquelles il peut prétendre en situation d'emploi, c'est-à-dire le versement de l'*Indemnité de Garantie*, ainsi que les indemnités compensatrices dues en cas de radiation.

Par ailleurs, des dispositions alternatives ou simplifiées doivent être trouvées en matière de contrôle de l'embauchage afin de respecter les règles en matière de priorité d'emploi établies par la loi entre les différentes catégories de docker.

- Poursuite du Plan Emploi-Formation

Il s'agit d'une mission additionnelle de la Cainagod qui ne figurait pas à l'origine dans ses missions. Le constat de la disproportion entre ses besoins réels après la réforme de 1992 et le montant de ses réserves a conduit en 2004 à ajouter cette fonction qui vise à autoriser la caisse à prélever sur ses réserves le financement d'actions de formation au-delà des obligations légales de l'époque, ou à accorder aux employeurs le bénéfice d'une prime à l'emploi sous CDI des personnels d'appoint (dockers occasionnels).

La mise en œuvre du plan Emploi-Formation doit pouvoir se poursuivre dans une utilisation rationnelle du fonds de réserve et sous contrôle paritaire.

- Le recueil des éléments statistiques

Pour assurer sa mission principale d'indemnisation en garantie des ouvriers dockers professionnels intermittents et le contrôle de l'embauchage dans le respect des priorités d'emploi, la Cainagod est également chargée de recueillir des éléments statistiques sur les différentes catégories de dockers :

- Dockers professionnels mensualisés issus de l'intermittence ;
- Dockers professionnels intermittents actifs et non actifs
- Dockers occasionnels réguliers et non réguliers (effectuant plus ou moins de 100 vacations de travail par an).

Il est clair que ce décompte des effectifs ne concerne que les ports dans lesquels il existe encore des intermittents ou des mensualisés susceptibles de retourner à l'intermittence et n'a théoriquement pas d'objet dans les ports où il n'y a plus de retour possible à l'intermittence.

Toutefois, il a été convenu de façon paritaire que la tenue à jour de ces statistiques pouvait revêtir un intérêt commun pour l'ensemble de la profession.

■ Approche méthodologique

Les objectifs recherchés étant clairs, l'enjeu a été de trouver l'approche méthodologique adaptée permettant de les satisfaire. L'idée a consisté à mettre en place autour du conseil de la Cainagod un groupe de travail dédié à cette fin.

Quatre axes de travail distincts ont été suivis au sein du groupe :

1- Dissocier les trois missions identifiées comme prioritaires

La Cainagod en tant que telle est dissoute à la date de mise en œuvre du dispositif simplifié. Les trois missions qu'elle assurait doivent pouvoir être exercées de façon dissociée et indépendante :

- La logistique du paiement des IG
- L'exécution du plan Emploi-formation
- Le recueil des données statistiques

2- Confier aux Caisses de congés payés (CCCP) la logistique des IG (indemnités de garantie)

Il s'agit d'une possibilité qui figurait déjà dans le code des Ports et qui a été reprise dans le code des Transports pour la partie *paiement des IG*. Ceci nécessite cependant,

- d'ajouter explicitement cette tâche dans les missions dites *facultatives* des caisses de congés payés au sein des statuts-types des Caisses congés (formalité très simple) ;
- cette modalité ne concerne que les places portuaires comportant encore la présence de dockers intermittents ;

Modalités de fonctionnement :

- Le montant de l'indemnité de garantie n'est plus fixé par le conseil d'administration du service central qui disparaît. Son montant est connu à la date de mise en œuvre du dispositif simplifié ; ce montant est systématiquement revalorisé sur les évolutions du SBMH de la convention collective unifiée « Ports & Manutention » (CCNU).
- Chaque caisse congé concernée par la présence de dockers intermittents, appelle le montant de la contribution patronale destinée à couvrir le montant estimé des indemnités de garanties à payer, dans l'appel des contributions qu'elle fait au titre des différentes missions qu'elle assume ;
- Les caisses congés paient en lieu et place de la Cainagod les IG aux dockers intermittents actifs, mais en situation d'inemploi ;
- Garantie de paiement des IG. De par leurs obligations statutaires les Caisses congés sont d'ores et déjà tenues de disposer d'un système de *cautions* afin de garantir le paiement des prestations qu'elles servent. Ce système de cautions pourrait être abondé par un *fonds de garantie* mis en place à partir d'un prélèvement sur le montant actuel des réserves et confié à la Caisse congé la plus impliquée (Cf. Marseille).
- Une commission de BCMO simplifiée pourrait être intégrée au sein des CCCP là où il existe encore des dockers intermittents ou des titulaires de la carte « G » employés comme dockers professionnels mensualisés.

3- « Autonomie » du Plan Emploi-Formation

Dès lors que le financement et le paiement des indemnités de garantie (IG) est assuré localement par les différentes caisses congés, le fonctionnement du plan Emploi-Formation trouve une totale autonomie.

La mise en œuvre d'un dernier plan Emploi-Formation devrait ainsi pouvoir porter sur la quasi-totalité du fond de réserve existant au moment de la mise en œuvre du dispositif simplifié.

A l'inverse, si la réforme de la Cainagod n'est pas rapidement mise en œuvre, c'est le plan Emploi-formation lui-même qui serait en péril puisque le fond de réserve sert aujourd'hui à maintenir en place une structure devenue inutile.

Restera cependant à imaginer un dispositif de contrôle paritaire pour vérifier de l'utilisation régulière des fonds.

4- Collecte des statistiques via la CPNE

Il apparaît raisonnable de confier à la CPNE de branche (c'est l'un de ses rôles au titre du rapport « salaire-emploi »), le soin de collecter et de diffuser les statistiques sur les différentes catégories de dockers telles qu'évoqué plus haut.

■ Pour conclure... nécessité de légiférer rapidement par ordonnance

En l'état du dossier, le dispositif transitoire simplifié pour le reformatage de la Cainagod est en voie de finalisation au sein du groupe de travail de la caisse. Pour l'heure les projets de textes législatifs et réglementaires destinés à modifier le code des Transports dans le sens de cette simplification sont pratiquement finalisés.

Afin de pouvoir être mis en œuvre dans les meilleurs délais, il est proposé que les modifications législatives nécessaires puissent être adoptées par voie d'ordonnance, et qu'un texte d'habilitation soit voté sans délai au Parlement. Compte tenu de la nature spécifique de ce dossier à caractère très technique, il est suggéré qu'il fasse l'objet d'un texte d'habilitation particulier séparément des autres ordonnances.

Ce texte d'habilitation pourrait être le suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de... mois à compter de la publication de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi permettant d'adapter les dispositions relatives à l'organisation de la main d'œuvre intermittente dans la manutention portuaire et aux sanctions en cas de manquement aux dispositions du chapitre III du titre IV du livre III de la 5ème partie du code des transports, afin de tirer les conséquences de la mise en extinction du régime de l'intermittence, d'assurer la cohérence rédactionnelle et d'abroger les dispositions devenues sans objet. »

Enfin, il importe aussi que le décret précisant le montant alloué au plan Emploi-Formation soit publié également dans les meilleurs délais.

Etat récapitulatif

*Certificats de Qualification Professionnelle
Attribués depuis 2008*

Juin 2017

Certificats de Qualification Professionnelle attribués depuis 2008

Libellé du CQP	Moyen d'obtention	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Ouvrier Docker	Formation continue	369	145	288	356	226	191	198	242	199	2 214
	VAE	283	929	2 985	292	33	14	166	14	21	4 737
	Total	652	1 074	3 273	648	259	205	364	256	220	6 951
Homme Sécurité - Chef de Manœuvre	Formation continue	44	88	109	48	119	111	19	66	66	670
	VAE	15	504	1 687	276	16	7	48		30	2 583
	Total	59	592	1 796	324	135	118	67	66	96	3 253
Transpalette à conducteur porté	Formation continue	1			16						17
	VAE		4	238	6	2					250
	Total	1	4	238	22	2				-	267
Chariot élévateur capacité < ou = 6 tonnes	Formation continue	19	116	169	74	113	76	71	120	42	800
	VAE	4	479	1 400	268	68	8	92		18	2 337
	Total	23	595	1 569	342	181	84	163	120		3 077
Chariot élévateur capacité > ou = 6 tonnes	Formation continue	36	90	147	101	96	61	55	101	39	726
	VAE	6	378	1 030	255	88	19	61		9	1 846
	Total	42	468	1 177	356	184	80	116	101	48	2 572
Chariot élévateur à mât rétractable	Formation continue	1									1
	VAE		8	36	8						52
	Total	1	8	36	8					-	53
Chariot élévateur à bras télescopique	Formation continue		36	55	39	31	39	39	14	51	304
	VAE	1	137	535	115	28	7	51	2	11	887
	Total	1	173	590	154	59	46	90	16	62	1 191
Tracteur et petits engins de chantier mobiles	Formation continue	9	9		6		21	5		12	62
	VAE	2	10	297	48	1	3	13		8	382
	Total	11	19	297	54	1	24	18		20	444
Tracteur à selette	Formation continue	15	77	96	81	25	57	64	42	53	510
	VAE	12	342	897	171	98	3	90	1	19	1 633
	Total	27	419	993	252	123	60	154	43	72	2 143
Conducteur de locotracteur	Formation continue	9	1			59	17		11	11	108
	VAE		9	140	28	15	1				193
	Total	9	10	140	28	74	18		11	11	301
Bouleur et choleur portuaire	Formation continue	9	15	6	20			5		7	55
	VAE	5	18	153	19		1				196
	Total	14	33	159	39		1	5		7	251
Bouleur portuaire	Formation continue		4		12	13		5		5	39
	VAE			51	4					4	55
	Total		4	51	16	13		5		9	89
Choleur portuaire	Formation continue	4	23	21	19	80	28	25	34	18	252
	VAE	1	58	391	91	10	4	28		4	587
	Total	5	81	412	110	90	32	53	34	22	839
Chariot cavalier	Formation continue	85	112	75	87	44	46	41	55	74	619
	VAE		348	850	12	3					1 213
	Total	85	460	925	99	47	46	41	55	74	1 832
Portique de quai pour les vrac	Formation continue					14	14	14	8	6	42
	VAE			94	6	165	16	12			293
	Total			94	6	165	30	26	8	6	335
Portique de quai conteneurs	Formation continue			3	19	11	12	30	30	11	86
	VAE		12	64	1	296	30	14	1		418
	Total		12	67	20	307	42	14	31	11	504
Grue portuaire sur voie	Formation continue				11	45	10	15	12	6	99
	VAE			20		41	41	13			229
	Total			20	11	200	51	28	12	6	328
Grue portuaire automotrice à flèche treillis	Formation continue	4	4	1	9	33	21	3	10	6	91
	VAE		4	81	11	164	39	18	1		318
	Total	4	8	82	20	197	60	21	11	6	409
Appareils de levage embarqués	Formation continue	2	6		6	6	5	11			36
	VAE		34	238	36	2	11	9			330
	Total	2	40	238	42	8	16	20		-	366
Ouvrier docker spécialisé pointeur au navire	Formation continue	27	97	102	34	51	64	71	42	37	525
	VAE	12	433	1 123	169	10	8	73	1	37	1 866
	Total	39	530	1 225	203	61	72	144	43	74	2 391
Pointeur toutes positions réception / livraison	Formation continue	28	38	64	41	28	52	52	29	50	382
	VAE	3	296	742	131	10	6	46	1	8	1 243
	Total	31	334	806	172	38	58	98	30	58	1 625
Techniques pédagogiques	Formation continue	5	9	8	15	8	7	7		10	69
	VAE		37	30	5	25	3	5			105
	Total	5	46	38	20	33	10	12		10	174
Technique de l'engin et pédagogie appliquée	Formation continue	5	9	5	15		7	7		11	59
	VAE		32	27	5	5	3	1			73
	Total	5	41	32	20	5	10	8		11	132
Chef de Manutention Portuaire	Formation continue	26	42	41	8	32	48	101	44	28	370
	VAE	6	154	461	91	32	4	19	4	13	784
	Total	32	196	502	99	64	52	120	48	41	1 154
Total Général	Formation continue	698	921	1 190	1 017	1 020	887	808	860	742	8 136
	VAE	350	4 226	13 570	2 048	1 226	228	759	25	182	22 610
	Total	1 048	5 147	14 760	3 065	2 246	1 115	1 567	885	924	30 757

Mise à jour Juin 2017

ANNEXE

STATISTIQUES PORTUAIRES

Statistiques portuaires comparées 2016

LES PORTS FRANCAIS EN 2016

en Millions de tonnes

PORTS	Trafic 2000	Trafic 2005	Trafic 2007	Trafic 2009	Trafic 2010	Trafic 2011	Trafic 2012	Trafic 2014	Trafic 2015	Trafic 2016	Variation
DUNKERQUE*	45,28	53,44	57,09	45,00	42,71	47,50	47,20	47,10	46,59	46,70	0,2%
CALAIS	31,88	38,32	41,50	40,79	37,80	38,40	34,14	43,27	41,85	44,22	5,7%
BOULOGNE	2,92	0,58	0,71	1,03	1,75	0,15	0,25	0,23	0,31	0,62	100,0%
DIEPPE	0,59	1,51	2,28	1,70	1,76	1,60	1,84	1,77	2,15	2,04	-5,1%
LE HAVRE*	67,49	74,78	78,82	74,05	70,47	68,50	64,30	67,57	68,29	65,41	-4,2%
ROUEN*	22,81	22,01	22,23	23,30	26,69	25,40	21,16	21,67	22,52	21,02	-6,7%
CAEN OUISTREHAM	2,64	3,58	3,95	3,25	3,66	3,58	3,18	3,12	3,30	3,21	-2,7%
CHERBOURG	3,60	3,15	2,95	2,07	1,85	1,79	1,66	1,36	1,69	1,64	-3,0%
ST MALO	2,10	1,86	2,02	1,63	1,99	1,83	1,52	1,76	1,65	1,38	-16,4%
ROSCOFF								0,47	0,49	0,47	-4,1%
BREST	2,10	2,46	2,76	2,82	2,94	3,03	3,00	2,76	2,52	2,64	4,8%
LORIENT	2,71	2,68	2,86	2,55	2,66	2,60	2,50	2,37	2,27	2,21	-2,6%
NANTES / St NAZAIRE*	31,86	34,56	34,00	29,79	31,12	30,60	29,83	26,44	25,35	25,40	0,2%
LES SABLES D'OLONNE								0,94	0,98	0,91	-7,1%
LA ROCHELLE - PALLICE*	7,63	6,89	7,58	7,51	8,43	8,40	8,35	9,40	9,81	9,23	-5,9%
BORDEAUX*	9,29	8,69	8,31	8,75	8,72	8,38	8,19	8,53	8,43	7,84	-7,0%
BAYONNE	4,09	3,90	4,38	4,32	4,21	3,72	3,27	2,60	2,32	2,33	0,6%
PORT LA NOUVELLE	2,33	2,29	2,00	1,90	2,07	2,10	1,90	1,78	1,59	1,73	8,4%
SETE	3,91	3,84	3,27	2,93	3,39	3,60	3,50	3,27	3,74	3,80	1,6%
MARSEILLE*	94,00	96,55	96,29	83,19	85,99	88,00	85,60	78,52	81,71	80,63	-1,3%
BASTIA	1,98	2,48	2,57	2,98	2,09	2,24	2,18	1,79	1,78	1,80	0,8%
TOULON			1,28	1,04	1,49	1,33	1,30	1,52	2,49	2,44	-2,0%
AJACCIO								1,79	1,15	1,16	1,0%
TOTAL PORTS FRANCAIS	345,70	370,60	383,30	355,20	358,90	361,80	348,00		336,20	331,00	-1,5%
<i>dont ports de plus d'un million de T</i>	339,30	364,90	376,40	340,63	343,44	342,72	326,30	324,20	331,30	327,20	-1,2%
<i>dont GPM</i>	270,73	290,03	304,40	271,30	273,50	276,78	264,60	258,60	262,71	256,22	-2,5%
POINTE-À-PITRE (PAG)	3,10	2,98	3,44	3,01	3,16	3,44	3,86	3,32	3,60	3,68	2,2%
FORT DE FRANCE	2,80	3,17	3,18	3,12	3,21	2,77	3,10	3,57	3,40	3,13	-7,9%
PORT REUNION	3,26	3,77	4,21	3,91	4,19	4,11	4,10	4,25	5,22	5,43	4,0%
DEGRAD DES CANNES	0,49	0,49	0,62	0,62	0,61	0,64	0,66	0,63	0,74	0,81	9,3%
NOUMÉA		4,77	5,20	4,61	5,30	5,20	5,40	5,14	4,92	5,18	5,3%
TOTAL OUTRE-MER	9,65	15,18	16,65	15,27	16,47	16,16	17,12	16,91	17,88	18,23	2,0%

* Grands Ports Maritimes

Sources : DGITM / DST - Divers

PORTS FRANCAIS : EVOLUTION DU TRAFIC DE 1994 à 2016

(en millions de tonnes)

	1994	1998	2000	2002	2005	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Total Ports Français*	303,43	320,24	339,3	338,25	364,90	376,92	343,44	326,30	323,64	324,20	331,30	327,20
dont GPM									259,59	258,60	262,71	256,22
Vracs liquides	155,8	166,91	169,4	163,24	177,90	175,34	152,84	143,69	127,6	124,73	127,83	125,76
Vracs solides	70,62	79,65	83,94	79,41	78,56	78,46	75,40	71,41	65,66	64,60	63,93	60,26
Diverses	77,01	83,68	85,96	95,6	108,45	123,12	115,20	111,20	66,33	69,15	70,97	70,19
Entrées	217,38	236,39	241,18	238	250,71	258,67	227,21	216,86	154,82	173,76	173,06	171,61
Sorties	86,05	93,84	98,12	100,3	114,19	118,25	116,23	109,44	104,77	84,76	89,67	84,61

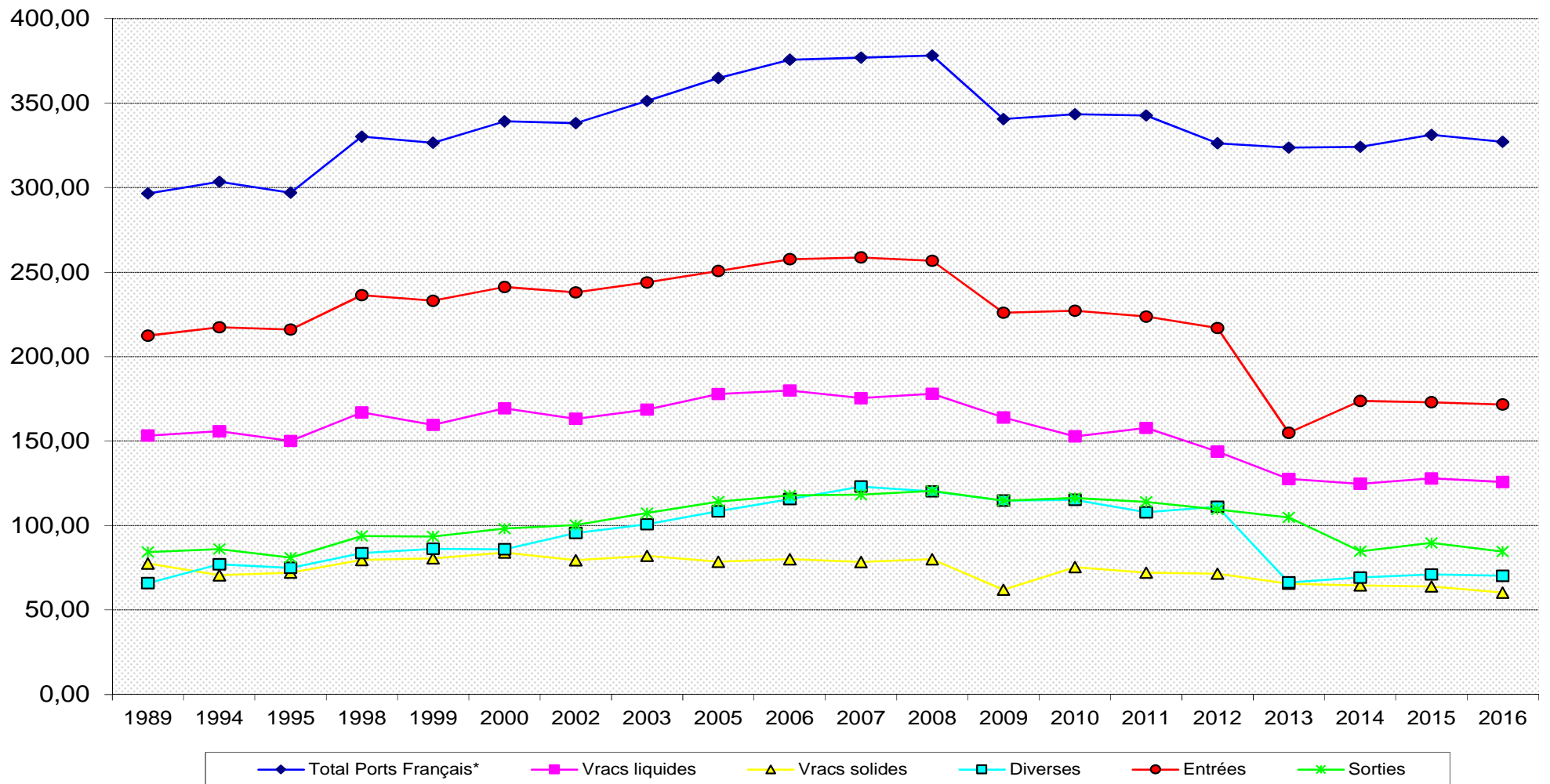
* ports métropolitains traitant plus d'1 MT/an

GPM	GPM	GPM	GPM
-----	-----	-----	-----

Sources : DGITM / DST - Ports - CCIM

TRAFIC DES PORTS METROPOLITAINS DE 1994 à 2016

Millions de tonnes



GRANDS PORTS MARITIMES : STRUCTURE DU TRAFIC 2016

(en millions de tonnes)

GPM	Vracs liquides	Vracs solides	Diverses	dont conteneurs	Conteneurs TEU	Entrées	Sorties	Total
Dunkerque	4,24	22,15	20,24	3,15	341 041	30,46	16,16	46,62
Le Havre	37,60	1,89	25,92	24,62	2 518 000	45,95	19,46	65,41
Marseille	49,21	12,96	18,46	12,00	1 252 000	58,03	22,60	80,63
Rouen	9,94	9,74	1,33	0,68	88 000	8,89	12,13	21,02
Nantes - Saint Nazaire	16,84	5,98	2,66	1,80	183 000	17,13	8,35	25,47
La Rochelle	3,09	5,18	0,96	0,018	9 071	5,31	3,92	9,23
Bordeaux	4,83	2,38	0,63	0,578	58 569	5,84	2,00	7,84
Total GPM	125,75	60,28	70,20	42,85	4 449 681	171,61	84,62	256,22

Ports Français (supérieurs à 1 MT)

327,20

Sources : DGITM / DST - Ports - CCIM - divers

PORTS EUROPEENS COMPETITEURS Années 1993 à 2016

trafic total en millions de tonnes

	1993	1998	2000	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROTTERDAM	282,20	314,80	323,35	328,10	370,23	406,81	386,90	429,97	434,55	442,31	440,46	444,70	466,40	461,40
ANVERS	101,80	119,80	130,53	142,87	160,05	182,89	157,80	178,17	187,20	184,14	190,85	199,01	206,42	214,40
HAMBOURG	65,10	75,80	85,10	106,30	125,70	140,00	110,40	121,19	132,20	130,90	139,10	145,70	137,80	138,20
BREMERHAVEN	28,20	34,50	44,97	48,90	54,19	69,00	63,04	68,69	80,59	83,98	78,80	78,30	73,40	74,20
ZEEBRUGGE	31,40	33,30	35,47	30,60	34,59	42,07	44,90	49,60	47,30	43,54	42,83	42,55	38,30	38,00
ALGESIRAS			47,60	56,17	63,54	74,50	64,16	65,65	82,85	89,70	90,90	95,00	98,20	102,80
BARCELONE	17,70	24,70	29,56	34,77	43,95	51,39	41,80	42,88	43,94	42,46	42,40	46,30	45,90	47,50
VALENCE				34,96	40,86	53,59	57,50	63,74	65,77	66,19	64,55	67,00	70,10	71,30
BILBAO	30,00	28,00	27,52	28,30	33,80	40,00	31,60	33,66	32,00	29,51	29,60	31,00	32,40	31,90
Ports Français	304,40	330,24	339,30	357,40	370,60	383,30	355,20	358,90	361,80	348,00	340,00	324,2*	336,20	331,00

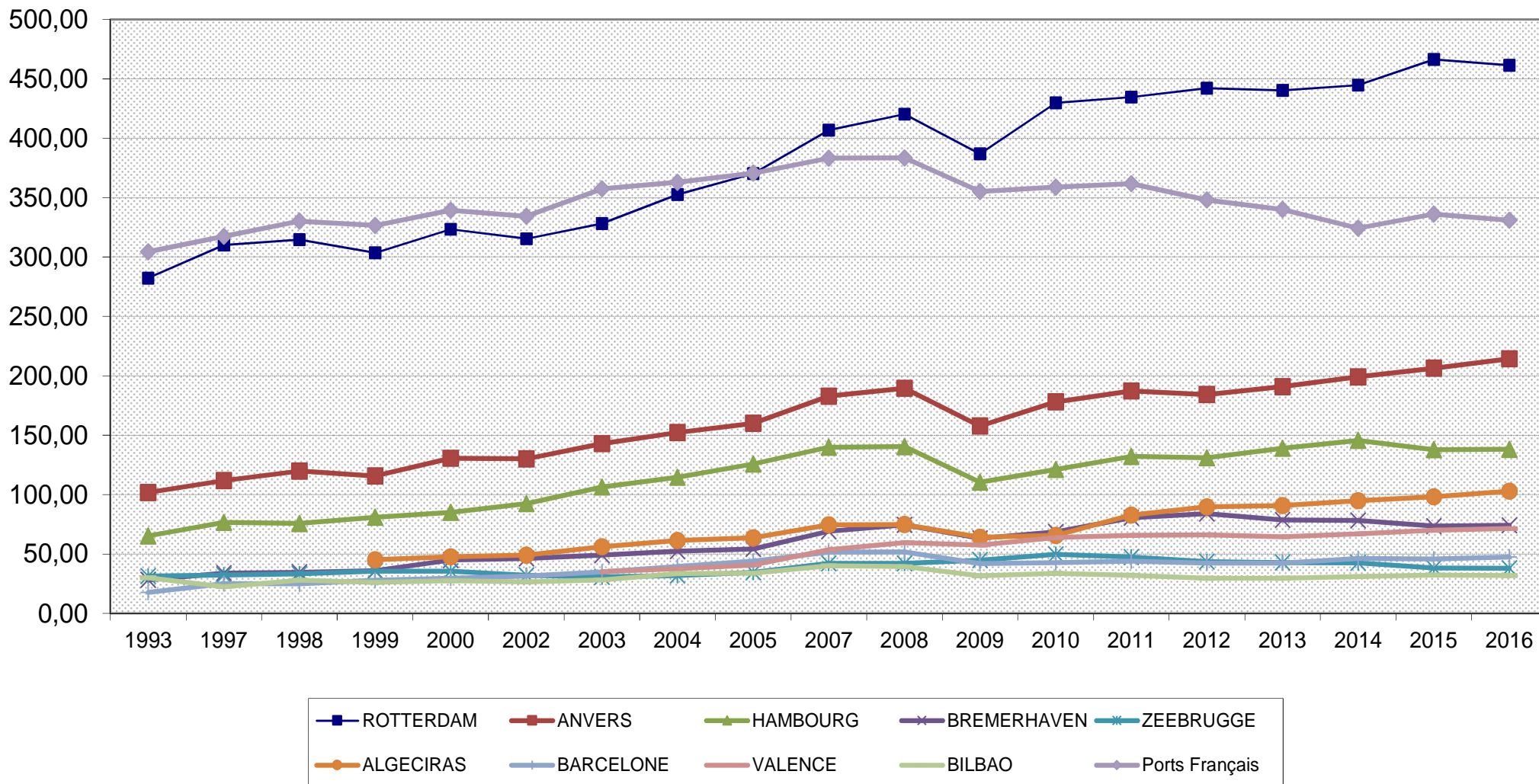
* Ports métropolitains traitant plus de un million de tonnes

GPM	273,50	276,78	264,60	259,59	258,60	262,71	256,22
------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Sources : DGITM / DST - Diverses

PORTS EUROPÉENS COMPÉTITEURS TRAFIC TOTAL DE 1993 à 2016

Millions de tonnes



MARCHANDISES DIVERSES

comparatif de 1994 à 2016 (en millions de tonnes)

Total Ports		1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2009	2010	2012	2013	2014	2015	2016
		77,01	72,58	83,68	85,96	95,60	108,45	115,72	123,12	114,75	115,20	111,20	113,60	116,71	70,97	70,19
dont conteneurs		15,74	18,26	22,10	25,57	29,40	35,80	35,86	41,97	36,30	38,17	39,60	41,68	43,87	43,50	42,85
DIVERS* General cargo	Le Havre	12,53	13,61	16,04	17,14	20,10	24,05	22,62	28,08	24,31	24,43	24,19	26,30	27,47	26,64	25,92
	Marseille	10,03	11,70	12,31	13,50	14,54	15,88	16,41	17,30	14,52	15,80	17,23	17,34	17,74	17,91	18,46
	Anvers	49,73	52,21	60,15	68,74	73,34	89,73	103,10	124,24	100,90	117,39	119,50	118,00	118,19	123	132,33
CONTENEURS	Le Havre	8,26	9,52	12,19	13,78	16,82	21,56	21,09	26,47	22,20	23,05	22,74	24,83	26,06	25,49	24,62
	Marseille	4,70	5,77	6,47	7,17	7,74	8,98	9,32	10,08	8,67	9,30	10,44	10,77	11,29	11,7	12,00
	Anvers	24,34	29,46	35,37	44,53	53,17	68,00	80,80	94,54	87,25	102,54	103,90	102,00	108,31	113,29	118,00

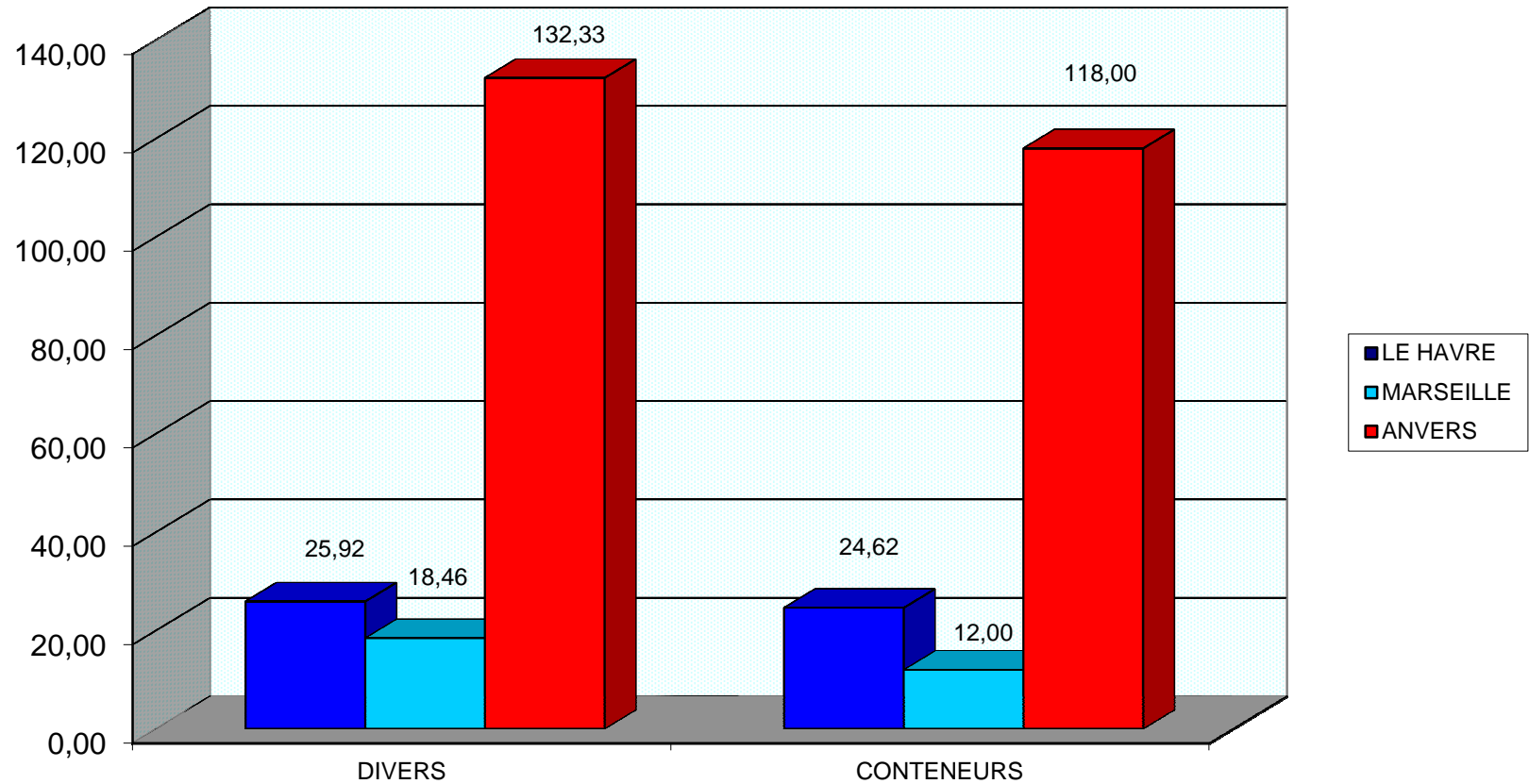
* conteneurs, roulier et conventionnel compris

GPM | **GPM**

Sources : DGITM / DST - Ports - CCIM - divers

MARCHANDISES DIVERSES Année 2016

Millions de tonnes



TRAFICS CONTENEURS

Ports Français - Compétiteurs étrangers

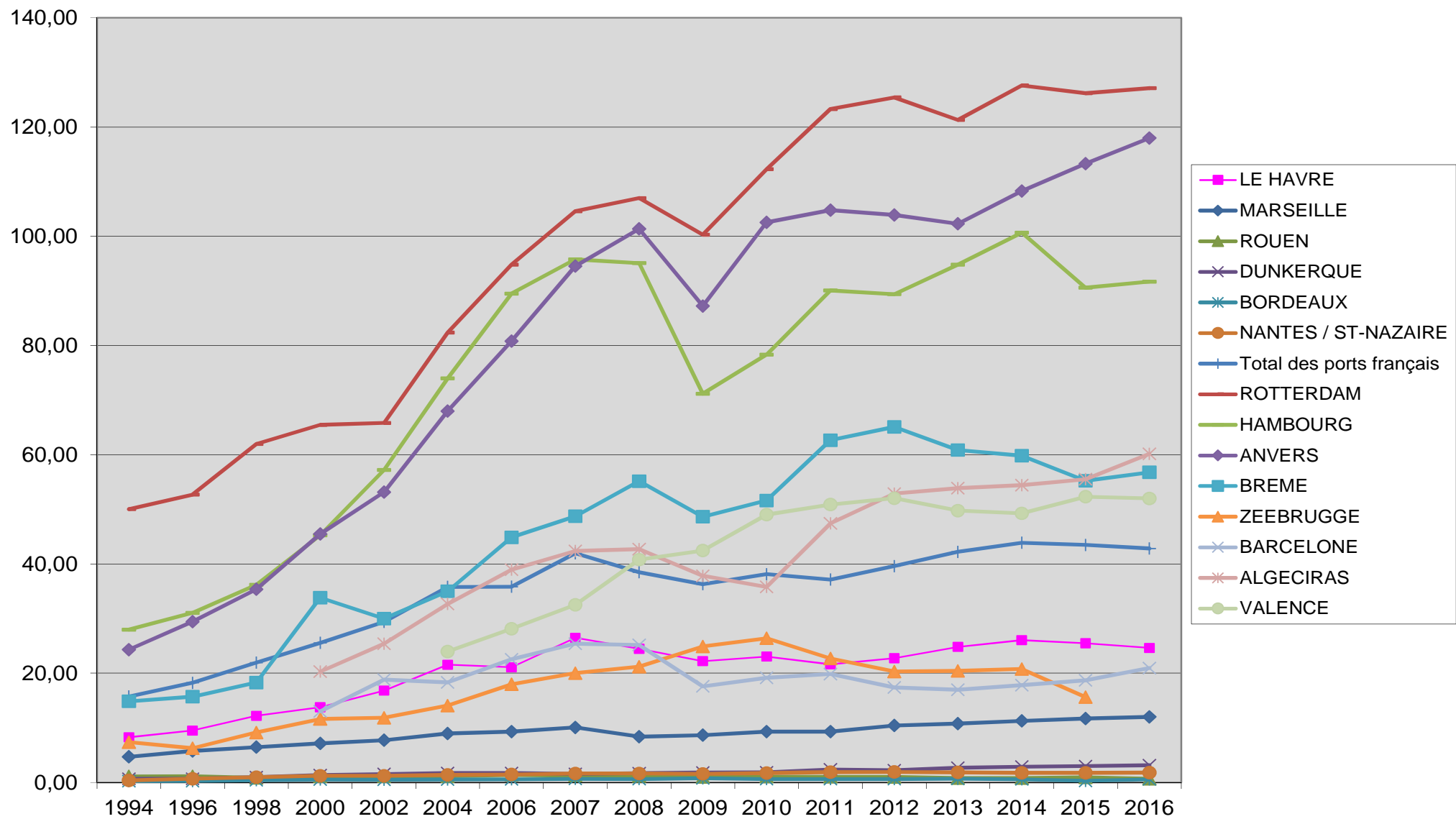
(en millions de tonnes)

PORTS	1994	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
LE HAVRE	8,26	12,19	13,78	16,82	21,56	21,09	24,50	22,2	23,05	21,65	22,74	24,83	26,06	25,49	24,62
MARSEILLE	4,70	6,47	7,17	7,74	8,98	9,32	8,40	8,67	9,30	9,31	10,44	10,77	11,29	11,70	12,00
ROUEN	1,11	0,84	1,15	1,17	1,17	1,39	1,19	1,01	1,08	1,03	0,99	0,79	0,82	0,92	0,68
DUNKERQUE	0,71	0,97	1,33	1,55	1,75	1,73	1,68	1,80	1,84	2,39	2,22	2,71	2,89	3,02	3,15
BORDEAUX	0,23	0,43	0,52	0,49	0,53	0,57	0,61	0,77	0,63	0,63	0,62	0,68	0,59	0,60	0,58
NANTES / ST-NAZAIRE	0,40	0,97	1,24	1,24	1,39	1,46	1,67	1,57	1,74	1,88	1,94	1,86	1,77	1,76	1,80
Total des ports français	15,74	21,96	25,57	29,40	35,80	35,86	38,51	36,30	38,17	37,16	39,88	42,22	43,87	43,50	42,85
ROTTERDAM	50,03	62,00	65,50	65,85	82,40	94,82	107,00	100,28	112,29	123,30	125,43	121,30	127,60	126,20	127,10
HAMBOURG	27,98	36,20	45,28	57,19	74,00	89,50	95,07	71,17	78,36	90,10	89,40	94,82	100,67	90,60	91,70
ANVERS	24,34	35,37	45,50	53,17	68,00	80,80	101,36	87,25	102,54	104,80	103,90	102,28	108,31	113,29	118,00
BREME	14,87	18,30	33,84	30,00	35,00	44,90	55,16	48,68	51,61	62,68	65,10	60,87	59,83	55,25	56,80
ZEEBRUGGE	7,40	9,15	11,61	11,86	14,10	17,99	21,20	24,90	26,40	22,70	20,34	20,43	20,80	15,62	nc
BARCELONE			13,00	18,84	18,34	22,57	25,16	17,61	19,19	19,86	17,40	16,99	17,81	18,70	20,94
ALGECIRAS			20,30	25,40	32,70	38,97	42,75	37,84	35,82	47,44	52,90	53,88	54,44	55,50	60,18
VALENCE					23,98	28,16	40,80	42,48	49,03	50,90	52,04	49,79	49,29	52,30	52,00

Sources: DGITM - Feport - Divers

TRAFIC CONTENEURS PORTS FRANCAIS - COMPETITEURS ETRANGERS

Tonnages conteneurisés



PORTS Français - COMPETITEURS ETRANGERS
(en TEU)

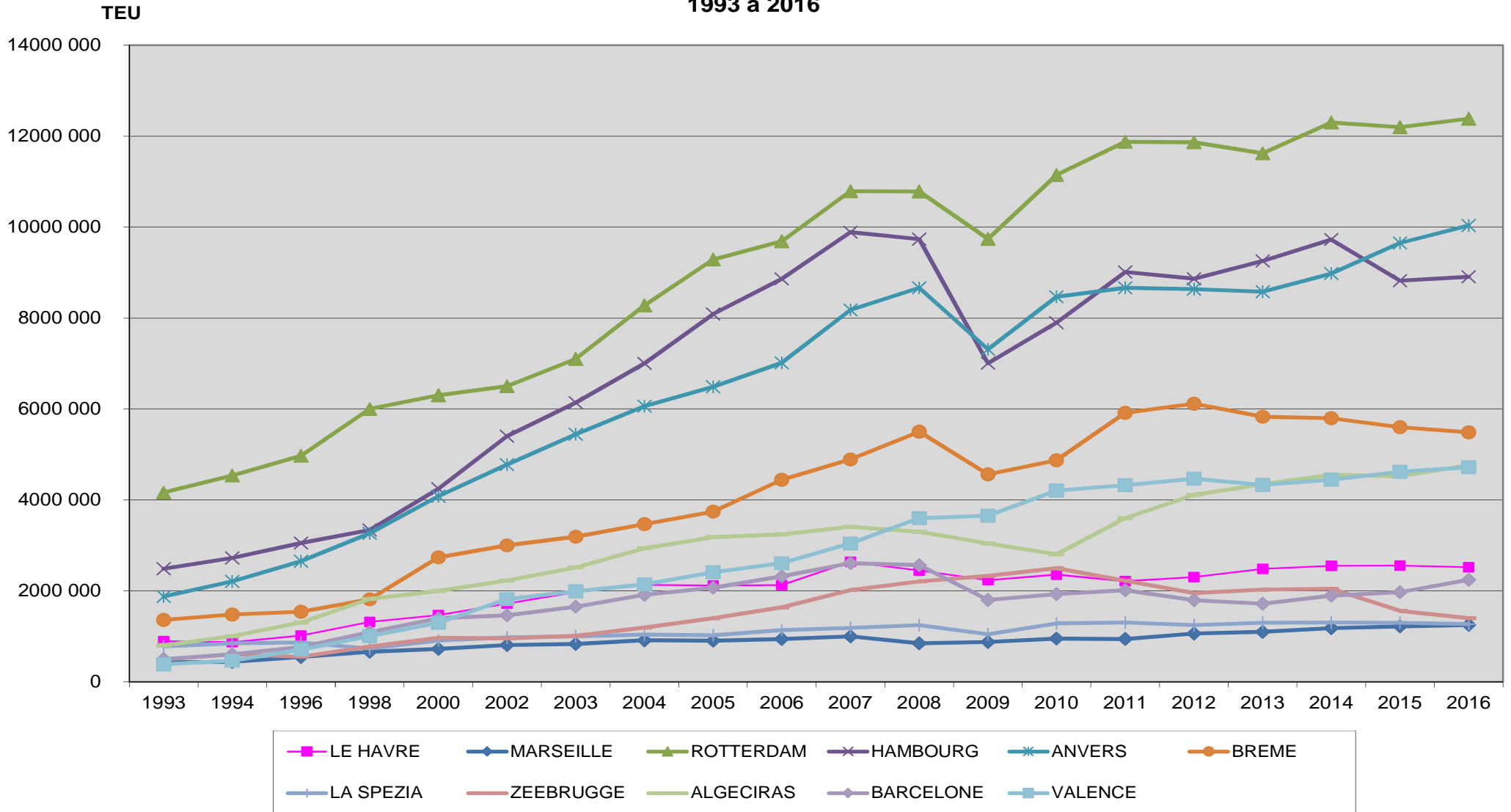
Ports	1993	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
LE HAVRE	894 691	1 020 040	1 319 278	1 464 901	1 720 459	2 132 000	2 130 000	2 450 000	2 358 077	2 215 262	2 303 750	2 486 264	2 551 121	2 556 116	2 518 000
MARSEILLE	434 546	547 667	660 232	722 445	808 915	916 277	941 398	847 651	953 435	944 047	1 061 193	1 099 271	1 179 910	1 219 592	1 252 000
ROTTERDAM	4 161 160	4 971 449	6 000 000	6 300 000	6 500 000	8 280 786	9 690 000	10 784 000	11 145 000	11 876 921	11 865 916	11 621 249	12 297 570	12 200 000	12 385 000
HAMBOURG	2 486 130	3 054 320	3 337 000	4 248 000	5 400 000	7 003 000	8 862 000	9 737 000	7 900 000	9 014 000	8 863 896	9 257 358	9 728 666	8 821 481	8 907 000
ANVERS	1 876 304	2 653 909	3 265 750	4 082 334	4 777 000	6 063 746	7 018 000	8 662 890	8 468 475	8 664 243	8 635 169	8 578 269	8 977 738	9 650 000	10 037 000
BREME	1 362 504	1 543 405	1 812 441	2 736 741	2 999 708	3 469 104	4 444 389	5 500 709	4 871 297	5 915 487	6 115 211	5 830 711	5 795 624	5 600 000	5 489 000
LA SPEZIA	779 948	866 200	731 882	910 000	975 000	1 040 438	1 137 000	1 246 139	1 285 000	1 307 274	1 247 218	1 300 432	1 303 017	1 300 000	1 272 000
ZEEBRUGGE	490 037	553 172	776 357	965 345	959 000	1 196 755	1 640 000	2 209 715	2 500 000	2 222 000	1 953 170	2 026 970	2 046 586	1 560 000	1 399 000
ALGECIRAS	807 000	1 307 000	1 826 000	2 000 000	2 229 000	2 937 000	3 244 641	3 300 000	2 806 884	3 602 631	4 111 939	4 349 755	4 554 898	4 520 000	4 761 428
BARCELONE	501 000	767 000	1 095 000	1 400 000	1 461 000	1 916 493	2 318 239	2 569 549	1 931 033	2 013 967	1 794 074	1 718 779	1 893 299	1 970 000	2 242 000
VALENCE	385 000	708 000	1 005 000	1 300 000	1 821 000	2 145 236	2 612 139	3 600 000	4 206 937	4 327 371	4 469 754	4 327 838	4 441 949	4 620 000	4 722 000

4 073 484	4 303 590	4 452 820	nc	nc
4 009 265	4 246 000	4 379 700	4 431 055	4 449 681

dont GPM :

Sources: DGITM / DST - Divers

TRAFIC CONTENEURS PORTS FRANCAIS - COMPETITEURS ETRANGERS 1993 à 2016



TRAFIC CONTENEURS - LES CONCURRENCES MERIDIONALES

en TEU

Ports	TRAFIC 2002	TRAFIC 2004	TRAFIC 2006	TRAFIC 2008	TRAFIC 2010	TRAFIC 2012	TRAFIC 2014	TRAFIC 2015	TRAFIC 2016	Variation
ALGECIRAS	2 229 000	2 937 000	3 244 641	3 300 000	2 806 884	4 111 939	4 554 898	4 520 000	4 760 000	5,3%
BARCELONE	1 461 000	1 916 493	2 318 239	2 569 549	1 931 033	1 794 974	1 893 299	1 970 000	2 242 000	13,8%
VALENCE	1 821 000	2 145 236	2 612 139	3 600 000	4 206 937	4 469 754	4 441 949	4 620 000	4 722 000	2,2%
GENES	1 531 110	1 628 594	1 657 000	1 765 000	1 759 010	2 064 806	2 172 944	2 240 000	2 298 000	2,6%
LA SPEZIA	975 000	1 040 438	1 137 000	1 246 139	1 285 000	1 247 218	1 303 017	1 300 000	1 272 000	-2,2%
GIOIA TAURO	2 954 571	3 261 034	2 938 176	3 467 772	2 851 261	2 721 000	2 970 000	2 550 000	2 762 000	8,3%
MARSEILLE	808 915	916 277	941 398	847 651	953 435	1 061 193	1 179 910	1 219 592	1 252 000	2,7%

