

La Cour des comptes accable le port de Marseille

02/02/2011



Des salariés de l'Union navale de Marseille (UNM) bloquent un ferry le 7 mars 2009 au port autonome de Marseille. (Illustration). Crédits photo : ANNE-CHRISTINE POUJOLAT/AFP

INFO LE FIGARO - Dans un rapport provisoire, les magistrats dénoncent les conséquences du face-à-face entre la CGT et le port. Le document sera publié au beau milieu d'un énième conflit social.

» [Salaires, primes, temps de travail... un inventaire édifiant](#)

» [Consulter le rapport \(pdf\)](#)

La Cour des comptes s'apprête à publier un rapport très critique sur le Grand Port maritime de Marseille. Dans ce document, dont Le Figaro a obtenu une version provisoire, les conditions de travail et de rémunération enviables de certains de ses salariés et la situation de «blocage social» du port sont pointés du doigt. Le rapport définitif sera publié le 8 février. Sa révélation intervient en plein conflit social : mardi soir, la réunion de négociation sur la prise en compte de la pénibilité dans les métiers de la manutention portuaire entre la CGT, l'Union des ports et le patronat des entreprises de manutention n'a rien donné.

Violences sans suites

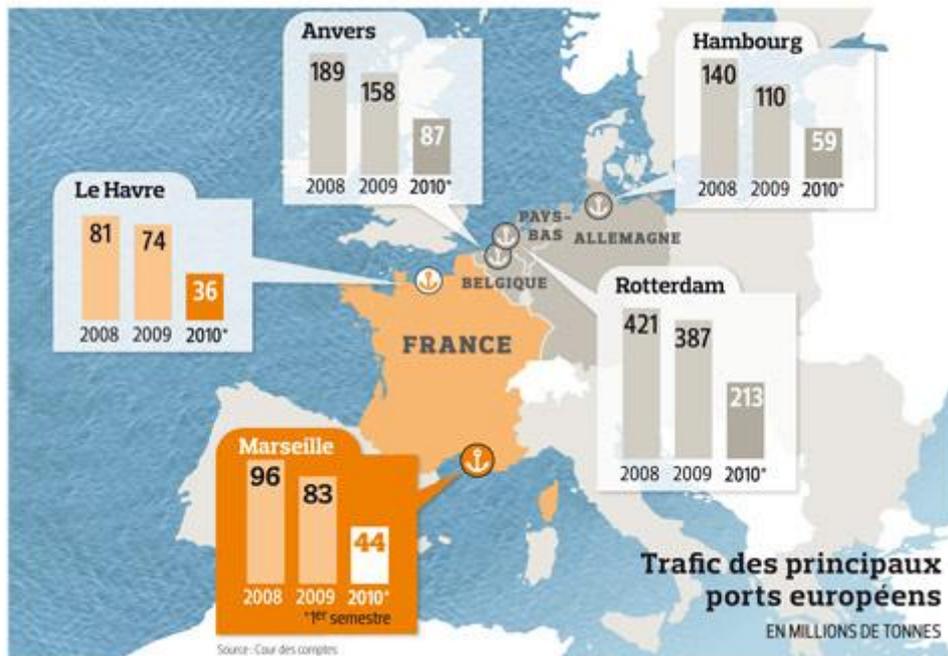
Les conducteurs de grues et de portiques, principaux salariés des grands ports maritimes qui, dans le cadre de la réforme portuaire votée en août 2008, doivent être transférés au privé, ne travaillent de façon effective que 14 heures par semaine à Fos et 12 heures à Marseille, compte tenu de l'organisation par équipes de deux conducteurs pour une grue ou un portique, des absences et de la règle du «fini-parti», relève le rapport de la Cour des comptes. Leur rémunération mensuelle est comprise entre 3500 et 4500 euros net, y compris les gratifications, toujours versées illégalement par les entreprises de manutention en dépit d'un rappel à l'ordre de la Cour dans un précédent rapport. Pourtant, seuls les ports italiens La Spezia et Gênes connaissent une productivité inférieure à celle de Marseille. L'application de la réforme doit permettre de «se pencher sérieusement sur l'organisation de la manutention afin de redonner au GPMM toutes ses chances dans la compétition internationale», estime la Cour.

Car, même si elle reconnaît les avantages comparatifs «indéniables» du port de Marseille, bien placé sur la route entre l'Asie et l'Europe, et particulièrement facile d'accès par rapport à certains concurrents, l'institution souligne que, «excepté dans les croisières, il ne cesse de perdre des parts de marché». Pour les magistrats, «l'un des facteurs essentiels, sinon le principal, de ce déclin tient à la fiabilité insuffisante du port, due à un climat social dégradé, avec une alternance de périodes de calme et de crise, souvent violentes, dans un contexte où un syndicat (la CGT, NDLR) domine tous les autres». Et, face à cette situation, les magistrats pointent «une volonté de réforme qui se délite trop souvent, notamment faute d'une détermination suffisante des autorités de l'État, face à une crise sociale et l'extrême tension qui l'accompagne».

Le rapport note en filigrane la position fluctuante et pas toujours cohérente des autorités face aux surenchères de la CGT, qui a abouti à une situation inextricable. «Il manque au port de Marseille que s'y applique l'État de droit normal où chacun tient son rôle dans le débat économique et social, mais où les limites du débat démocratique ne sont pas franchies», souligne les magistrats, qui insistent en conclusion «auprès des dirigeants

du GPMM mais aussi des tutelles ministérielles et des représentants locaux de l'État, pour qu'ils sanctionnent, ou fassent sanctionner, les dérives accompagnées de violences, notamment en portant plainte systématiquement !

Dans un rapport de forces souvent défavorable, les dirigeants du port n'ont pas toujours donné des suites judiciaires à des violences qui l'auraient mérité et ont souvent cédé aux surenchères syndicales.



Salaires, primes, temps de travail... un inventaire édifiant

Auteur d'un premier rapport sur le Grand Port maritime de Marseille (GPMM), la Cour des comptes constate que ses observations n'ont pas été suivies d'effet. Pis, cinq ans plus tard, la situation s'est encore dégradée. Florilège des aberrations relevées par les experts de la Rue Cambon...

Temps de travail des portiqueurs

Les conducteurs d'engins travaillent par équipe de deux sur un portique. «Pendant qu'un portiqueur travaille, l'autre demeure à proximité, accomplissant des tâches annexes, ou reste en salle de repos. En résumé, le temps de conduite effectif d'un portiqueur est de 3 heures 30 par jour à Fos et de 3 heures à Marseille. La durée hebdomadaire de travail, compte tenu des absences et de la règle dite du "fini-parti", s'établit à 14 heures à Fos, à 12 heures à Marseille.»

Productivité

Dans les grands ports européens, «le nombre moyen de mouvements par portique est de 70.000 à 80.000 par an, alors qu'au GPMM, le taux d'utilisation est moitié moindre».

Bakchichs

«Alors que les conducteurs d'engins appartiennent au personnel du port et sont payés par lui, ils perçoivent des rémunérations additionnelles des entreprises de manutention (...) Les manutentionnaires parlent de "gratifications", de "primes de rendement" ou de "productivité" ; dans le langage des quais, ce sont plus trivialement, mais aussi plus exactement des bakchichs.» «Ces gratifications sont illégales. Elles pourraient s'élever jusqu'à 1300 euros par mois, de sorte qu'un portiqueur est susceptible de gagner mensuellement entre 3500 et 4500 euros net.»

Effectifs en hausse

Le plan d'entreprise 2005-2009 prévoyait une baisse d'effectifs de 10 personnes par an. «La vigilance constante des représentants syndicaux a empêché toute adaptation de l'effectif.»

Maquis de primes

«Lors du précédent contrôle en 2005, la Cour avait critiqué le "maquis des primes et indemnités", en indiquant que le port en avait fourni une liste de 120. Désormais, cette liste est plus longue encore, avec 132 primes, indemnités et allocations diverses.»

Heures supplémentaires

«L'examen de la gestion des heures supplémentaires réserve également quelques surprises. Entre 2006 et 2008, alors que l'effectif moyen demeure quasi constant, le nombre d'heures travaillées diminue de plus de 4 %. En revanche, celui des heures supplémentaires s'accroît de plus de 21 %.»

Action sociale

«Le GPMM fait preuve d'un particulier laxisme dans la gestion des dépenses d'action sociale. (...). Fin 2009, l'action sociale affichait ainsi un ratio de 2 481 euros par agent, soit 20 fois plus qu'à Rouen, Nantes ou Le Havre.»

Absentéisme

«Si l'on prend en compte la totalité des journées d'absence quel que soit le motif», on constate une «absence moyenne de 26,53 jours et par salarié en 2008.»