

Social/Élections européennes

PORT DE CALAIS, TRANSMANCHE

LA PROBLÉMATIQUE DE LA DÉFENSE DE L'EMPLOI CONCERNE TOUS LES SALARIÉS

Les élections européennes du 7 juin nous concernent directement. Dans la circonscription du Nord-Ouest, le Front de gauche présente Jacky Hénin, député sortant. Dans ce contexte particulier, de nombreuses initiatives se déroulent dans les différents secteurs concernés ; aussi, le 13 mai dernier, c'est à Calais que Jacky Hénin a débattu, une grande partie de la journée, avec des syndicalistes du Port de Calais, de la fonction publique, de la SNCF, de l'Éducation nationale, du Centre hospitalier, de la Maison d'arrêt de Longuenesse et aussi des représentants syndicaux d'Eurotunnel. Hervé Poly, Bertrand Péricaud, secrétaires de la fédération du PCF, Claude Vanzavelberg, conseiller régional, participaient à cette rencontre-débat. Plusieurs syndicats étaient représentés, notamment, la CGT, FO, l'UNSA, le SNES/FSU, preuve d'un dialogue pluraliste ouvert sur la vie professionnelle et ses aspérités. Le modèle proposé par Sarkozy ne remet rien en cause et les quelques avancées sont à mettre sur le compte des mobilisations engagées et des négociations qui ont suivi.

Le devenir du port est une affaire éminemment politique, tout le monde en convient, et il ne faut rien laisser au hasard car la moindre absence d'informations précises peut être préjudiciable à toute une corporation, voire à plusieurs. "La précarité est à combattre, précisent Ludovic Levaillant et Hervé Caux, au nom des dockers et des salariés de la Chambre de commerce. Le service public est à défendre. Ce dont nous avons besoin, ce sont des garanties sur les statuts. Encore, une fois, il ne s'agit pas de diviser les salariés. Il y a une différence entre la partie portuaire et la partie consulaire. Nous sommes un effectif de 40 dockers à Calais, alors qu'il n'y a presque plus à Boulogne, tout au plus six cartes "G" (la carte professionnelle). La décentralisation ne se fera pas sans les salariés concernés." La mutualisation des ports est inscrite dans cette décentralisation ; le Conseil régional, comme la loi le lui permet, est propriétaire des ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer.

Dans le débat, Jacky Hénin, a, sans détours, adressé une invitation expresse à mettre noir sur blanc toutes les observations, suggestions et remarques concernant l'avenir du port.

Calais 2015, Douvres 2013, sont des programmes de réaménagement mais pour l'heure que valent-ils réellement ? Bien sûr, la situation à



Avec les syndicalistes de la Chambre de commerce de Calais.

SeaFrance avec la préparation actuellement d'un plan social ne laisse personne indifférent et surtout pas les communistes de Calais. Dans ce paramètre, l'avenir du port, la relation avec la CCI, la situation du transmanche, sont étroitement liés. L'ensemble des salariés est touché directement. Il est hors de question de mettre en concurrence les salariés des ports du littoral du Nord/Pas-de-Calais, voire au-delà.

À l'évidence, la logique du marché et la mise en concurrence seront érigées comme seuls mécanismes de régulation et d'appréciations des activités maritimes et de leur productivité. Dans ce contexte, la CGT poursuit une construction revendicative avec l'objectif de rassembler les salariés sur des enjeux de progrès social.

La commission européenne a publié, récemment, un livre vert sur la politique maritime. Cela s'inscrit dans le cadre de libéralisation des activités portuaires, de privatisation des ports et de mise en concurrence des salariés des secteurs maritimes et des modes de transports. La commission prône la nécessité de laisser le soin au seul marché, aujourd'hui et de réguler ces activités autour du concept de compétitivité. Pour mettre en valeur les atouts des liaisons transmanche il faut une volonté politique.

Défendre l'outil de travail - en l'occurrence - la zone portuaire de Calais (port de voyageurs et port de commerce) et son devenir du port est une affaire éminemment politique, tout le monde en convient, à commencer par les syndicalistes.

Jacky Hénin s'engage aux côtés des salariés à défendre une politique de transparence tant pour le port de voyageurs comme pour le port de commerce, port de commerce en chute libre depuis des années. Quant au port de plaisance, son développement est inéluctable mais pas dans sa configuration actuelle.

SeaFrance est viable

SeaFrance n'est pas devant un manque d'activité et de charges de travail. Assurant le transit entre les îles Britanniques et le continent européen via la France, le potentiel est énorme. SeaFrance est confronté à un manque ponctuel de trésorerie. Il résulte, avant tout, de décisions et d'une gestion, ces dernières années, peu fiables et illisibles qui ne pouvaient conduire qu'à une casse de l'emploi.

Les éléments de l'expertise par un cabinet spécialisé vont dans le sens d'une activité pérenne. Ce n'est pas un plan, qui réduit l'outil de travail, de repli inéluctable dont a besoin SeaFrance mais bien d'un plan de relance et de développement de l'entreprise, seule entreprise de pavillon français sur le transmanche. Faire croire que l'endettement plombe SeaFrance est une réalité mais le plan de plus de 600 suppressions d'emplois est vivement critiqué par les syndicalistes.

Le dialogue social est une base incontournable et c'est cet aspect

que défend la CGT, concomitamment, avec la défense du service public que d'aucuns combattent sans vergogne. Cela pour éviter le pire. La situation financière de "SeaFrance" préoccupe la direction générale de la SNCF, sans tomber dans aucun schématisme automatique. Des noms de repreneurs ont été avancés avec une pression médiatique certaine. Que va faire la SNCF ? Récemment, elle a annoncé qu'il n'y aurait aucun licenciement sec.

La CGT n'a eu de cesse de tirer le signal d'alarme. Les grandes manœuvres qui se préparaient (et déjà en cours pour certaines d'entre elles) sont des éléments connus aujourd'hui. Il y va de la pérennité du service public et, bien sûr, de son renforcement.

L'entreprise doit s'engager sur une politique exigeante de réduction des coûts, une simplification de l'organisation et une adaptation plus fine des moyens engagés à bord en fonction de chaque traversée. La problématique de la défense de l'emploi est, elle, réelle.

"Il faut ouvrir une perspective neuve à SeaFrance, disent les syndicalistes, réfléchir à des diversifications d'activités et d'intégrer dans les choix industriels et sociaux pour SeaFrance le transport maritime de demain sur un marché des plus importants qui soit, le transmanche et la ligne Calais-Douvres."

Pierre Pierros

EMPLOIS ET PRATIQUES PORTUAIRES

LES SALARIÉS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET LES DOCKERS INTERPELLENT LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL

LES SALARIÉS DES CCI DE CALAIS ET BOULOGNE-SUR-MER, les ouvriers dockers de Calais vous font savoir leur mécontentement. Concernant les modes d'exploitation qui se mettent en place au port de Boulogne, le trafic des remorques non accompagnées s'effectue jusqu'à aujourd'hui par les agents de la CCIB et nous apprenons que la CCIB a demandé à l'opérateur LD Lines de trouver un sous-traitant, celle-ci ne désirant plus en assurer la manutention.

Les trafics d'enrochement qui étaient prévus sur Calais, se font aujourd'hui sur Boulogne par auto-déchargement, privant les grutiers CCI de travail.

Les manutentions réservés aux per-

sonnels dockers sont aujourd'hui effectuées par des intérimaires, la loi impose par décret l'utilisation des dockers pour ce type de trafic.

Nous apprenons que la CCIB envisage de privatiser les ateliers de maintenance et de transférer tous ses personnels (Semaine du bouloonnais). Les syndicats CGT, CCI et dockers représentant les salariés, ne peuvent tolérer ces pratiques qui vont précariser des emplois existants, qualifiés et statutaires.

Nos conventions collectives qui nous régissent et auquel nous sommes fondamentalement attachés, réglemmentent et fondent nos statuts.

À l'heure actuelle, nos camarades de tous les ports de France sont en train de négocier une convention collective portuaire unique plus forte reconnais-

sant les travailleurs portuaires et empêchant la précarisation de ces emplois.

La décision de fusionner les ports de Calais et Boulogne suit son cours, comment allons-nous pouvoir se rejoindre dans une même entité si le port de Boulogne lâche son exploitation au profit du privé et transfère son personnel dans le même temps ?

Pour les salariés Calaisiens et Bouloonnais, il est inacceptable qu'une telle situation perdure.

De plus, les modes d'exploitation et de financement sont diamétralement et socialement opposés.

Ceci va créer une concurrence déloyale entre les deux ports aux détriments, une fois de plus, de tous les salariés.

Chose que vous avez toujours défendu

politiquement ! Prenons l'exemple de la fermeture d'hover speed à Calais qui a créé 59 licenciements français au profit de Speed Ferries qui, aujourd'hui, nous connaissons le résultat «a disparu avec une belle ardoise».

Nous vous demandons d'agir, vous le propriétaire des deux ports afin de faire cesser ce saccage social aux employeurs privés.

En tant qu'homme politique d'un parti de gauche, vous représentez les idéaux de la défense sociale des travailleurs et de leurs intérêts comme nous.

Nous n'avons pas oublié votre venue sur les ports et vos prises de positions lors des campagnes électorales.

Vos différents propos, face à la presse «concernant la défense des sta-

tuts lors de la décentralisation, la promesse de la sauvegarde des emplois ainsi que sur le pouvoir d'achat des travailleurs», sont aujourd'hui mis à mal face aux décisions prises par la CCIB.

Nous vous rappelons que nous sommes toujours dans l'attente de vous rencontrer depuis septembre 2008, avec toutes les organisations syndicales.

Nous ne pouvons plus attendre, la situation arrive à son terme et prenons avec tous les camarades les dispositions nécessaires (médias, manifestations, etc...)

Nous comptons sur votre réactivité pour mettre en place une réunion pour traiter de ce sujet et d'une réponse écrite sur votre position concernant ces problèmes (...)