

Economie | Port de Bordeaux : un avenir à trancher



Le 7 décembre dernier, un protocole d'accord a été signé entre le Grand Port Maritime de Bordeaux, le syndicat CGT et le conseiller régional Philippe Dorthe, nommé médiateur par le ministère des transports pour résoudre le conflit social qui paralysait depuis plusieurs mois la manutention portuaire verticale, suite au redressement judiciaire de la société privée BAT et à la reprise de l'activité par une filiale publique du port de Bordeaux, dans une situation financière en perte de vitesse depuis plusieurs mois. Les différents partis doivent maintenant s'entendre sur l'avenir de l'activité portuaire... et autant dire que le chantier est vaste.

Perte de vitesse

Le 28 novembre dernier était une date importante pour le Grand Port Maritime de Bordeaux. C'est ce jour là que le tribunal de commerce de Bordeaux a validé la reprise de l'activité de l'entreprise privée BAT (pour Bordeaux Atlantique Terminal) par Bordeaux Opérations Portuaires (BOP), filiale à 100% de l'établissement public GPMB. BOP s'était donc vu confier les activités de manutention verticale (autrement dit le chargement et le déchargement des bateaux entrants au port), avec toutefois la condition suspensive du licenciement de trois salariés de BAT (sur les 47), cette dernière ayant été placée en redressement judiciaire. En septembre dernier, la sénatrice [Nathalie Delattre](#) et le sénateur Benoît Simian ont dénoncé un "état d'urgence" et un "fiasco industriel annoncé" pour le port de Bordeaux. Il faut dire que les annonces faites au fil des mois n'avaient de quoi rassurer personne.

Le Grand Port Maritime dispose de six terminaux (Le Verdon, Pauillac, Blaye, Ambès, Grattequina et Bassens) en plus de celui de Bordeaux, qui n'accueille plus en centre-ville que les paquebots de croisière. Malgré la [multiplicatio](#)

Depuis plusieurs mois, le climat social était particulièrement tendu entre les élus des collectivités et la direction du port, régulièrement accusée par les premiers d'une mauvaise gestion. "Le port de Bordeaux a beaucoup de potentiel, mais le dialogue n'est pas possible avec cette direction qui semble ne faire aucun effort. Alain Juppé a été obligé de convoquer son directeur pour avoir un échange", avait notamment dénoncé Nathalie Delattre. Les grèves à répétition sur la manutention verticale ne semblant alors pas vraiment trouver d'issue, le conseiller régional et départemental socialiste de Gironde Philippe Dorthe avait donc été nommé par le ministère des Transports

comme médiateur pour tenter de trouver une issue au conflit qui paralysait l'activité. Le résultat, c'est donc un protocole d'accord signé entre l'élu, le directeur financier du Grand Port Maritime de Bordeaux Renaud Picard et le secrétaire général CGT Cyril Mauran. La reprise de l'activité par BOP (effective à compter de ce mardi 11 décembre) prévoyait le licenciement de trois salariés de BAT (sur 47), ce qui n'était pas pour arranger les affaires du médiateur.

Un conflit à dénouer

Dans une conférence de presse tenue ce mardi, ce dernier s'est pourtant montré satisfait. "La médiation s'est déroulée dans un esprit d'écoute et de confiance mutuelle", a-t-il lancé dans une déclaration écrite. "Nous avons pu acter l'embauche des trois salariés qui étaient censés perdre leur emploi le 11 décembre. J'ai également pu faire acter par le ministère des Transports une protection de la nouvelle filiale BOP sur les conditions de cession de celle-ci et notamment sur les règles de concurrence et les situations éventuelles d'abus de position dominante". Dans les faits, cette médiation a également permis la nomination de deux experts (l'un représentant la CGT et l'autre la direction du port) à partir du 1er avril 2019 pour "travailler à la meilleure organisation de la filiale". Philippe Dorthe a également émis le souhait que "le terminal du Verdon, en tant qu'outil intégré dans l'ensemble portuaire du GPMB, soit à nouveau étudié avec un cahier des charges affiné". Le responsable syndical Cyril Mauran temporise : "on n'a jamais été des gréviculteurs mais nous étions dans un jeu de dupes. La structure BAT était composée de 47 salariés depuis la réforme du 4 juillet 2008. Ca allait être difficilement acceptable de baisser encore les effectifs. Nous avons présenté notre propre business plan, tout comme l'avait fait la direction. Malgré tout cela et en prouvant que la structure était à l'équilibre, on a obtenu un refus catégorique de la DGTM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer). C'est aussi pour ça qu'un médiateur a été nommé".

Selon Cyril Mauran, le résultat ne s'est pas fait attendre. "On a mis trois réunions pour arriver à un accord de sortie de conflit. Devant nous, il y a cette date du 1er avril pour échanger sur la vision du dépannage et de la maintenance des engins de la structure BOP. Ce n'est pas une divergence dure, ce sont des gens qui n'ont pas la connaissance sur ce que sont le dépannage et la maintenance, d'où la nomination des deux experts. Dans l'avenir, il faut que l'on puisse faire fonctionner correctement l'exploitation sur le port de Bordeaux. Nous avons l'expérience du port autonome, on a donné ça au privé et sept ans après, il ne nous a rien apporté ni prouvé. Ce qui nous intéresse, c'est que les clients du port et les partenaires travaillent tous en concertation. On va déjà faire ce qu'il faut pour que la structure BOP et que l'exploitation se mettent en place le mieux possible", assure le porte-parole des salariés. Le médiateur a assuré, de son côté, que plusieurs clients "s'étaient déjà montrés rassurés par cette résolution". Et pour la suite ? Le GPMB est dans l'obligation d'organiser, d'ici cinq ans, un nouvel appel d'offre. BOP pourrait alors revenir sous le giron d'un nouvel opérateur privé. Si, pour l'instant, rien n'est acté, le directeur financier et comptable du port, Renault Picard, précise déjà qu'au moment de l'appel d'offre, "il sera regardé de manière très précise les conditions monopolistiques qui pourraient contrevenir à une concurrence loyale en fonction des candidats en présence au bout des cinq ans". Pour lui, les crispations sociales en cours depuis plusieurs mois sont imputables au fait qu'il soit "assez inhabituel qu'un établissement public réponde à une demande de procédure judiciaire. C'est l'absence d'initiative privée qui a poussé le port à cette offre de reprise".

Un avenir en suspens

Les 47 salariés conservés ont été répartis dans deux pôles différents : 26 ont été repris par BOP et 21 affectés aux ateliers techniques (manutention). La procédure d'évaluation et le bilan du 1er avril devraient permettre d'y voir plus clair. Mais le contexte est plus complexe qu'un simple conflit social. Malgré sa situation économique en perte de vitesse (7,2 millions de tonnes pour le trafic annuel en 2017, en baisse de 7%, pour un chiffre d'affaires de 46 millions d'euros), le foncier disponible sur la centaine de kilomètres composant l'estuaire de la Gironde attise les convoitises, notamment pour accorder du foncier à d'éventuels promoteurs immobiliers éventuellement mis à contribution pour réduire la pression foncière sur la métropole bordelaise. Tandis que Philippe Dorthe dit que sur les nouveaux projets qui pourraient émerger du foncier disponible (construction de logements, accueil d'entreprises et d'activités industrielles), Cyril Mauran est, sur ce point, inflexible. "A-t-on besoin de logements ou de travail ? On apprécie quand de l'industrie se monte sur le domaine public maritime : c'est de la création d'emplois et du travail pour nous. Je ne pense pas que la région ou le département croulent sous les annonces d'emploi. Pour nous, il y a urgence à développer l'industrie plutôt que de construire des logements. Sur Bacalan, les Bassins à Flots... où est l'emploi à part dans le tertiaire ? Chez les cols bleus, les salaires sont supérieurs. Il faut faire revenir l'industrie. Que des collectivités locales soient plus actrices dans le conseil de surveillance, d'accord, mais en présence de l'Etat et des acteurs portuaires. Si une régionalisation pure et dure doit émerger, ce sera conflictuel". La gestion du foncier rapporte actuellement environ 13 millions d'euros par an.

Voilà donc, au fond, le nerf de la guerre. Ces derniers mois, l'hypothèse d'une régionalisation du port de Bordeaux est revenue dans les débats politiques. Le président de la région Nouvelle-Aquitaine, Alain Rousset, ne s'y était alors pas déclaré hostile, à condition que l'Etat mette la main à la poche, notamment sur les frais annuels consacrés au dragage (14 millions d'euros). L'absence de dragage (sans lequel l'entrée au port ne peut pas se faire) liée au mouvement social a été depuis, calmée par la reprise de l'activité de BAT par BOP. Le 15 novembre dernier, le Premier Ministre [Edouard Philippe](#) a esquissé les contours d'une stratégie portuaire nationale "pour orienter les politiques d'investissement et faire en sorte que nous ne soyons pas laissés sans direction commune dans cette compétition avec d'autres grands ports". Il avait alors réitéré son souhait de voir passer les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes sous pavillon régional, avant d'annoncer un chantier fiscal à venir en 2019 pour les sept ports publics lui appartenant. Fin juillet 2018, Nathalie Delattre a déposé un [projet de loi](#) sur la régionalisation du statut des Grands Ports Maritimes.

Philippe Dorthe, lui, dans une [lettre adressée au Premier Ministre](#) en septembre, est plus divisé sur le sujet. A une régionalisation "pure et simple", il oppose le souhait "que la région ait une meilleure position dans la gouvernance

du Grand Port Maritime de Bordeaux, ce qui est totalement différent. La région pourrait ainsi avoir un avis et même un droit de véto sur la désignation des membres du directoire, elle pourrait réunir régulièrement les acteurs du port pour mettre en place une stratégie qui soit conforme à l'intérêt de toutes les collectivités qui constituent le territoire régional". Enfin, pour ce qui est du développement du Verdon, tous affirment attendre "un projet qui tienne vraiment la route". "GPMB se doit de tout faire pour relancer l'activité conteneurs sur ce site, quelque soit l'opérateur. Quand on voit le nombre de conteneurs et de camions qui circulent sur l'A10, on se dit qu'il y a des choses à faire", précise le délégué CGT. C'est l'Etat qui, au final, devrait prendre une décision définitive, pas attendue au mieux pour le courant (voire la fin) de l'année 2019. Trois audits sont cependant toujours en cours : les deux premiers mandatés par Bercy et le ministère des Transports sur la situation actuelle du port de Bordeaux de manière générale et un troisième mandaté par la région Nouvelle-Aquitaine centré sur les éventuelles "synergies commerciales" dont ce dernier pourrait bénéficier (régionalisation ou rapprochement avec le port de La Rochelle, par exemple). Leurs résultats sont attendus dans les prochaines semaines.



Romain Bétéille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 11/12/2018

[Url de cet article](#)