

171. La manutention relève davantage d'une analyse concurrentielle locale dans la mesure où plusieurs sociétés de manutention sont présentes sur ces ports et donc, du moins théoriquement, en concurrence entre elles. On note néanmoins que les prestations de manutention, notamment la manutention de débarquement d'un EVP, est deux fois plus chère que dans les ports voisins et également entre une fois et demi et deux fois plus chère que dans les grands ports européens, dont Le Havre. L'origine de ces surcoûts, indépendamment de la relative faiblesse des volumes opérés qui est souvent compensée par un bon niveau technique de l'équipement portuaire, est bien connue : elle résulte du niveau exceptionnellement élevé⁷⁹ des salaires des personnels de manutention et d'une organisation du travail souvent inadaptée et rigide, qui entraîne le maintien de sureffectifs. Ce niveau de salaire, étonnamment élevé, est d'autant moins justifié que ces salariés n'assurent pas les tâches les plus qualifiées, à savoir la conduite des grues et des portiques, qui sont confiées aux salariés de la CCI.
172. Ces écarts montrent l'importance des surcoûts salariaux supportés par les entreprises de manutention, surcoûts intégralement répercutés sur les consommateurs finals. Bien que la question de l'emploi dans les entreprises de manutention ne relève pas directement d'une problématique de concurrence, il ne faut néanmoins pas minimiser les conséquences de ces dérives sur la compétitivité des ports dans les départements d'outre-mer. Il est enfin de notoriété publique que, dans certains ports, les tarifs de manutention sont fixés en commun par les opérateurs.

⁷⁹ Ainsi sur le port de Fort-de-France, le nombre d'heures d'utilisation des portiques a baissé de 12% entre 2006 et 2008 (de 5280 h à 4665 h annuelles), alors que les effectifs permanents du principal opérateur GMM sont restés identiques, avec des salaires moyens de 66.000 € bruts annuels. Cette moyenne était de 64.000 € en 2004 et les salaires maximum constatés à l'époque étaient supérieurs à 100.000 € bruts annuels pour des contremaîtres ou des chefs pointeurs mais aussi de 90.000 € pour certains manutentionnaires de base ou des chauffeurs. On atteint donc des niveaux de cadres supérieurs ou d'emplois de direction, très supérieurs aux salaires qui résulteraient de l'application de la grille de rémunération prévue par la convention collective si on recrutait les agents aujourd'hui.