L'édito d'Alexis Brézet

Alexis à diffuser

Les naufrageurs des ports

C'est une galéjade si énorme que, dans tout autre pays que le nôtre, personne ne voudrait y croire. Un scandale si invraisemblable que, partout ailleurs, il serait unanimement dénoncé. Et pourtant, chez nous, dans une indifférence quasi générale, une poignée de grutiers et de dockers CGT qui, contre l'évidence, voudraient se faire passer pour des damnés de la mer, saccagent méticuleusement une activité essentielle pour l'économie.

Parti du « laboratoire » marseillais, cet énième mouvement, qu'on ose à peine appeler « social » tant il obéit à l'égoïsme corporatiste le plus obtus, s'étend aux autres ports. Déjà 800 millions d'euros de pertes. Des milliers d'entreprises étranglées. Des dizaines de milliers d'emplois menacés. Et personne, ou presque, ne dit rien !

Ils confondent syndicalisme et racket organisé

Voilà soixante-cinq ans que ça dure ! Soixante-cinq ans que la CGT – il s'agissait alors de bloquer les navires affrétés pour les guerres « coloniales » – tient nos infrastructures portuaires. Soixante-cinq ans que ses gros bras font la loi et chassent à coups de trique (même le bon François Chérèque a fini par dénoncer leurs méthodes « *pas tout à fait démocratiques* » !) la concurrence syndicale. Et c'est ainsi que nos ports, accablés de grèves incessantes, ruinés par une sous-compétitivité sciemment organisée, s'enfoncent lentement dans les profondeurs des classements internationaux, au profit de Gênes, Barcelone, Anvers ou Rotterdam.

Longtemps, il faut le dire, la gauche et la droite ont fait preuve d'une lâcheté indigne face à cette entreprise de brigandage syndical. Les autorités portuaires regardaient ailleurs quand la marchandise « tombait du bateau ». Les armateurs, les transporteurs passaient à la caisse quand les « camarades » menaçaient de tout casser. Il fallait bien sauver « *la paix sociale* », n'est-ce pas ? Et puis, à force d'abus trop criants, le système a plié. En 1992, une première loi – socialiste – a entrepris de transférer les dockers à des entreprises de manutention privées. En 2008, une deuxième loi – voulue par Sarkozy – a décidé que les grutiers suivraient le même chemin. Mais, ici et là, à quel prix ! Les « privatisés » ont obtenu de conserver leur emploi à vie, leur salaire, leurs horaires de travail, leurs primes et avantages... Ils ont même extorqué à leurs nouveaux patrons, tétanisés, la constitution de « groupements d'embauches », histoire de sauver le sacro-saint monopole syndical de la CGT. C'était beaucoup ? Ce n'était pas encore assez ! Les derniers dinosaures n'en sont que plus acharnés. Contre la réforme, ils ont trouvé une nouvelle arme : la pénibilité.

Pénibilité ? Il faudrait tout de même que les mots aient un sens ! Voilà longtemps que les « verticaux » ne déchargent plus les navires au palan. Du haut de leur cabine, à grand renfort d'électricité, d'hydraulique et d'informatique, ils accomplissent une tâche ni plus ni moins pénible que bien d'autres. Moins épuisante en tout cas que celle dont s'acquittent les conducteurs d'engins sur les chantiers de travaux publics. Les jours de pluie, les dockers, eux, peuvent invoquer le « droit de retrait »...

Pénibilité ? Il faut, pour en prendre la mesure, consulter le dernier rapport de la Cour des comptes. Les conducteurs de grues et de portiques de Marseille, y apprend-on, travaillent effectivement entre 12 et 14 heures par semaine ! Qui dit moins ? Leur rémunération mensuelle (elle a augmenté de 21 % en quatre ans) est comprise entre 3 500 et 4 500 euros net, compte tenu des gratifications versées illégalement (des « *bakchichs* », écrit la Cour des comptes) par les entreprises de manutention. Combien de petits patrons, d'agriculteurs ou d'artisans qui travaillent 60 heures par semaine rêveraient de gagner autant ?

C'est donc en excipant de cette situation à l'évidence dramatique (dont on se demande tout de même, puisqu'elle est si pénible, pourquoi les cégétistes se battent pour en hériter de père en fils) que 5 000 à 6 000 grutiers exigent du gouvernement un « bonus » qui leur permettrait de partir en retraite quatre ans avant l'âge légal – faute de quoi ils refuseront de « basculer » dans le privé. Un accord « oral » avait, paraît-il, été donné en octobre par Jean-Louis Borloo, qui soignait à l'époque son profil « social ». La réforme des retraites est passée par là, puis le remaniement. Et Thierry Mariani, le nouveau secrétaire d'Etat aux Transports, ne veut pas céder : comme tout un chacun, les grutiers (ce qui leur laisse tout de même de la marge) devront repousser leur départ de deux ans.

Encore heureux ! Qui pourrait comprendre qu'un nouveau « régime spécial » soit consenti à des privilégiés qui confondent syndicalisme et racket organisé ? Outre qu'une telle exception à la réforme des retraites coûterait cher au contribuable, elle serait un fâcheux précédent. La loi de 2008 prévoit que, même en l'absence d'accord, les grutiers peuvent être « transférés ». Sans faiblir, le gouvernement doit l'appliquer. Parce qu'il existe aussi des syndicalistes-voyous...

abrezet@lefigaro.fr