

Commission du développement durable  
et de l'aménagement du territoire

Paris, le 5 décembre 2011

**Projet de loi**  
**portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et**  
**diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit**  
**de l'Union européenne dans le domaine des transports**  
*(n° 3858) (M. Daniel Fidelin, rapporteur)*

Amendements reçus par la commission à l'expiration du délai de dépôt  
*(lundi 5 décembre 2011 à 9 heures 30)*

Liasse unique

***NB*** : La diffusion des amendements intervient au moment de leur dépôt : certains d'entre eux peuvent ultérieurement être déclarés irrecevables par le Président de la commission au regard de l'article 40 de la Constitution (article 89, alinéa 2, du Règlement de l'Assemblée nationale).

Le Gouvernement, le Rapporteur ainsi que le Président de la commission n'étant pas tenus par le délai de dépôt (article 86, alinéa 5, du Règlement), leurs amendements peuvent ne pas figurer dans la présente liasse.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Victorin Lurel, Serge LETCHIMY, et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À la première phrase de l'alinéa 14, substituer au chiffre :

- « cinq »,

le chiffre :

- « six ».

**Exposé des motifs**

Bien que la réforme souligne la nécessité pour les collectivités d'être mieux représentées dans les organes de décision du port, on peut s'interroger sur cette réelle volonté dans le cas particulier de la Guadeloupe.

En effet, le PAG étant établi sur 5 sites, 4 communes (Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Basse-Terre, Saint-Louis de Marie-Galante) sont directement concernées par le développement du port sur leur territoire. Par ailleurs, les deux collectivités majeures (la région et le département), de par leurs compétences, interviennent directement dans les domaines de l'aménagement du territoire (notamment maritime) et du développement économique. Il paraît donc légitime que toutes ces collectivités participent directement aux instances de décision du port. Or, le projet de loi prévoyant que seuls 5 élus territoriaux peuvent prendre place au conseil de surveillance, on ne peut conclure à la bonne représentativité des collectivités territoriales dans les instances du port.

Ainsi donc, cet amendement a pour objet d'augmenter le nombre de sièges dévolus aux collectivités locales en le faisant passer de 5 à 6 (et ramener le nombre de sièges des personnalités qualifiées à 5 au lieu de 6 pour maintenir le nombre de membres au conseil de surveillance).

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

**AMENDEMENT**

Présenté par M. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jeanny Marc

Article 1<sup>er</sup>

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant :

« Dans les régions d'outre-mer, chacune des collectivités locales ou l'Etat peuvent s'opposer à l'attribution d'un marché à un opérateur, dès lors que cette attribution aurait pour effet de placer cet opérateur dans une situation de monopole ».

**Exposé sommaire**

Le tissu économique des régions d'outre-mer y rend plus facile la constitution de situation de monopole. Cet amendement a donc pour objet, sans entraver le fonctionnement des ports en cas de monopole de fait et incontournable, d'offrir aux autorités politiques la possibilité de lutter contre ces monopoles et de préserver l'intérêt général.

---

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Victorin Lurel, Serge LETCHIMY, et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À l'alinéa 16 :

I – Substituer au chiffre :

- « cinq »,

le chiffre :

- « six » ;

II – substituer au chiffre :

- « trois »

le chiffre :

- « deux » ;

III. substituer aux mots :

- « du monde économique »,

les mots :

- « désigné par la région et le département. »

**Exposé des motifs**

Alors que la représentativité des acteurs locaux est mise en avant, il faut souligner dans l'étude d'impact, les recommandations faites quant au choix des personnalités qualifiées : « les représentants du monde économique devraient avoir (...) une représentativité au moins nationale. A contrario, ces personnalités ne devraient pas appartenir au milieu des acteurs portuaires locaux afin d'éviter les conflits d'intérêt, voire même le danger de prise d'intérêt ». Ces recommandations sont de nature à écarter l'essentiel des acteurs économiques locaux susceptibles de participer à ces instances.

Ainsi donc, si l'on se réfère à la composition du conseil de surveillance ainsi qu'à ses missions, il convient de proposer une meilleure représentation des collectivités et des acteurs locaux. Cet amendement a donc pour objet d'augmenter de permettre à la région et au département de désigner conjointement une personnalité qualifiée du monde économique local.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

**AMENDEMENT**

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À l'alinéa 16, après les mots :

- « autorité compétente de l'Etat, »,

insérer les mots :

« sur proposition des collectivités territoriales, ».

**Exposé sommaire**

La loi de réforme portuaire n°2008-660 et le projet de loi de réforme des ports d'outre-mer ont pour objectif une plus grande implication des acteurs locaux dans la redynamisation des places portuaires. C'est par conséquent pour sauvegarder cet objectif et éviter une recentralisation qui en affecterait la mise en œuvre que cet amendement est proposé.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À l'alinéa 16, après les mots :

« autorité compétente de l'Etat »,

insérer les mots :

« après consultation des collectivités locales de la circonscription, ».

Exposé sommaire

La loi de réforme portuaire n°2008-660 et le projet de loi de réforme des ports d'outre-mer poursuivent un double objectif de cohérence et d'implication des acteurs locaux dans la redynamisation des places portuaires. C'est dans ce sens et afin d'éviter une recentralisation du processus décisionnel qui irait à l'encontre des objectifs ci-dessus rappelés que cet amendement est proposé.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet, et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À l'alinéa 16, après les mots :

- « territorialement compétente »,

insérer les mots :

« , un représentant des consommateurs ».

Exposé sommaire

Le conseil de surveillance revêt désormais un rôle prépondérant dans la gestion et les orientations de chaque port. Pour cette raison, il semble bon de préciser dans la loi les qualités de chaque membre de ce conseil ; or si 4 des personnalités qualifiées sur 6 sont identifiées, les deux autres sont laissées sans profil.

Par ailleurs, ces ports sont, dans le cas de la Martinique et de la Réunion par exemple, les seuls points d'entrée des biens importés et les seules portes de sortie des marchandises exportées. Les orientations stratégiques impacteront donc directement les consommateurs de ces territoires.

Ces considérations justifient la proposition de représentation des consommateurs au sein du conseil de surveillance.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

À l'alinéa 16, après les mots :

« territorialement compétente »,

insérer les mots :

« , un représentant des associations ou institutions en charge de la protection de l'environnement ».

Exposé sommaire

Le conseil de surveillance revêt désormais un rôle prépondérant dans la gestion et les orientations de chaque port. Pour cette raison, il semble nécessaire de préciser dans la loi les qualités de chaque membre de ce conseil; or si 4 des personnalités qualifiées sur 6 sont identifiées, les deux autres sont laissées sans profil.

Par ailleurs, les ports, de par leur fonction même, impacte un milieu fragile et pourtant central. Afin de mettre en cohérence les objectifs de compétitivité et ceux de développement durable, il est proposé qu'un représentant des associations ou institutions en charge de la protection de l'environnement, soit membre du conseil de surveillance.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

Compléter l'alinéa 16 par les mots suivants :

« ,en lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire de la circonscription ».

Exposé sommaire

La loi de réforme portuaire n°2008-660 et le projet de loi de réforme des ports d'outre-mer participent du souci d'une plus grande adéquation entre la gestion de chaque port et le contexte de chaque circonscription.

Cet amendement vise, par conséquent, à conforter cet objectif en précisant les qualités requises pour la représentation du monde économique, notamment une connaissance, par la pratique, des réalités de la place portuaire.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre mer relevant de l'Etat et  
diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union  
européenne  
dans le domaine des transports.  
**No. 3858**

---

**AMENDEMENT**

**Présenté par Mme Chantal BERTHELOT**

---

**Article 1<sup>er</sup>**

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

La deuxième phrase de l'article L.5312.9 du code des transports est ainsi rédigée :

« Le président ainsi que les membres du directoire sont nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance ».

**Exposé sommaire**

Cet amendement vise à donner d'avantage de responsabilité au conseil de surveillance. Le directoire sera nommé sur proposition du conseil de surveillance dont les membres maîtrisent parfaitement les réalités et les enjeux du port.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

La deuxième phrase de l'article L.5312.9 du code des transports est ainsi rédigée :

« Le président du directoire est nommé par décret sur proposition du conseil de surveillance ».

Exposé sommaire

La loi n°2008-660 et le projet de loi de réforme des ports d'outre-mer s'inscrivent dans une dynamique de responsabilité des collectivités locales. Afin d'éviter une recentralisation des décisions, contraire à la démarche que veut porter ce projet de loi, le président du directoire, organe exécutif de la gouvernance portuaire devrait être nommé sur proposition d'un conseil de surveillance composé d'acteurs au fait des réalités de la circonscription.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

« L'article L.5312-11 du code des transports est complété par la phrase suivante :

« Dans les régions d'outre-mer, le conseil de développement peut s'auto-saisir et émettre un avis circonstancié sur les politiques tarifaires du port ».

Exposé sommaire

La loi n°2008-660 prévoit que le conseil de développement est consulté sur la politique tarifaire des grands ports maritimes. Cependant, certaines opacités subsistent. Faire de ce conseil non pas seulement un organe de consultation mais bien une structure active pouvant s'auto saisir de ces problèmes, pourrait aider à accroître la transparence.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre mer relevant de l'Etat et  
diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union  
européenne  
dans le domaine des transports.

**No. 3858**

---

**AMENDEMENT**

**Présenté par Mme Chantal BERTHELOT**

---

**Article 1<sup>er</sup>**

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

« Le Conseil de développement pourra s'auto-saisir pour émettre un avis sur la politique tarifaire du port. ».

**Exposé sommaire**

Cet amendement vise à faire du Conseil de développement non seulement une instance consultative, mais également une force de proposition qui pourra s'auto-saisir d'avis à donner au directoire. Cela renforcerait ainsi la gouvernance et la transparence.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

#### AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

#### Article 1<sup>er</sup>

Après l'alinéa 18, insérer l'alinéa suivant :

« Après l'article L. 5312-11 du code des transports est inséré un article L.5312-11-1 ainsi rédigé :

Art. L 5312-11-1 – Dans les régions d'outre-mer où une structure regroupant les acteurs et opérateurs du port est déjà constituée, les représentants des milieux professionnels composant le conseil de développement sont choisis au sein de cette structure ».

#### Exposé sommaire

Le conseil de développement a pour but de regrouper tous les acteurs et utilisateurs du port. Il dispose d'une fonction consultative et de proposition sur le projet stratégique et la politique tarifaire. Dans certaines régions, comme en Martinique, une structure est déjà installée, en l'occurrence le CSOP (Comité de Suivi et Observatoire des Activités Portuaire). Il est proposé que dans ce cas, les représentants des milieux professionnels composant le conseil de développement soient choisis parmi mes membres du CSOP. Cela aurait le double avantage de ne pas remettre en cause l'équilibre des représentations par corps professionnels (donc de tenir compte des réalités locales comme le prévoit la loi n°2008-660) et de s'appuyer sur une dynamique déjà lancée.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC au développement durable

Article 1<sup>er</sup>

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Dans les régions d'outre-mer, dans les six mois suivant l'institution de la nouvelle gouvernance des ports, une mission parlementaire sera conduite dans le but d'étudier les possibilités de maîtrise des coûts dans les situations de monopole ».

Exposé sommaire

Les régions d'outre-mer sont souvent le lieu de constitution de situations de monopole compte tenu des particularités de leur tissu économique ; ainsi y recèlent des situations de monopole ou de quasi-monopole de fait.

Considérant, l'importance économique des ports dans ces régions, il est proposé qu'une mission parlementaire soit conduite afin de voir comment parvenir à une meilleure maîtrise des coûts dans ces situations particulières et d'en tirer les conséquences législatives ou réglementaires.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, (n°3858)

AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet, et les commissaires SRC au développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 1<sup>ER</sup>, insérer l'article suivant :

« La Guadeloupe, la Guyane et la Martinique forment un même ensemble géographique tel que défini par l'article L. 5312-12 du code des transports ».

**Exposé sommaire**

L'article L5312-12 du code des transports définit les modalités de création d'un conseil de coordination interportuaire. Cet article offre la possibilité aux ports situés « ***dans un même ensemble géographique*** » de se regrouper afin d'établir des projets d'investissement ou de développement, de mutualiser leurs moyens et de définir des orientations coordonnées. Il est de tradition de considérer chaque département français d'Amérique comme un ensemble. Cet amendement offre la possibilité à la Guadeloupe, à la Guyane et à la Martinique, si elles le souhaitent, de constituer un conseil de coordination interportuaire.

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

**AMENDEMENT**

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet et les commissaires SRC au développement durable

**Article 3**

À l'alinéa 12, substituer aux mots :

- « particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales »,

les mots :

- « de chacun des départements et régions d'outre-mer et de chacune des collectivités territoriales ».

**Exposé sommaire**

Le souci d'adaptation doit tenir compte des caractéristiques propres à chacune des collectivités concernées et non point les faire apparaître comme un tout homogène. Il convient d'être attentif aux réalités de l'outre-mer afin de leurs apporter en complète connaissance de cause les réponses adaptées à chacune des situations.

## AMENDEMENT

CD 1

présenté par

M. Philippe Boënnec, M. Ménard, M. Couve, M. Bignon, Mme Hostalier, M. P. Cochet, M. Gatignol,  
M. Lefranc, M. Binetruy, Mme Zimmermann

-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL**

**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant :**

Le 6° du I de l'article L. 211-7 du code de l'environnement est ainsi modifié :

après le mot :

« pollution »,

- insérer les mots :

« des eaux terrestres et marines, y compris les pollutions marines orphelines ; ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à instituer une nouvelle catégorie d'affectation possible de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS) afin de permettre la compensation des dommages liés à des pollutions maritimes orphelines dans les eaux françaises résultant d'hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants et dont les auteurs n'ont pas pu être identifiés.

Les pollutions orphelines sont celles dont on ne trouve pas l'auteur. Elles peuvent provenir de dégazage de navires qui n'ont pas pu être identifiés ou de rejet en provenance d'épaves dont les soutes, la cargaison ou les réservoirs laissent échapper des hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants. Elles sont souvent d'ampleur moyennes et viennent inéluctablement s'échouer sur les plages. Ces pollutions s'opposent à l'échouage ou à la rupture d'un bateau laissant échapper tout ou partie de sa cargaison et créant sur les plages une marée noire.

On dénombre, sur l'ensemble du territoire français, plus d'une centaine de pollutions de ce type tous les ans. Or, en l'absence de responsable juridiquement identifié, les mécanismes d'indemnisation ne peuvent pas être mis en oeuvre. Cette lacune laisse à la charge des communes les coûts de prévention de la contamination ainsi que les coûts de remise en état des littoraux. Cette charge financière peut être particulièrement lourde pour les collectivités dont le budget ne permet pas de faire face à des dépenses importantes qui de surcroît peuvent être amenées à se renouveler.

Les littoraux français constituent pour notre pays un bien national, une réserve écologique, un enjeu économique et un atout touristique. La préservation de

l'environnement est essentiel pour ces espaces de liaison entre la terre et la mer. La biodiversité dans ce milieu est à la fois riche et fragile. Il est indispensable de la protéger. D'un point de vue économique, les littoraux français accueillent beaucoup d'activités (pêche, ostréiculture, accueil touristique, sport nautique et plaisance) dont la pérennité est liée à la qualité de l'environnement. Enfin, les français mais également les touristes étrangers sont particulièrement attirés par les littoraux, les plages et les communes balnéaires. Si cette attractivité touristique est une chance pour notre pays, elle reste toutefois tributaire de la qualité des sites et des eaux de baignade.

Cet amendement prévoit donc une nouvelle catégorie d'affectation de la TDENS afin d'assurer une compensation des coûts qui sont à la charge des collectivités locales en cas de contamination par des hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants dont la provenance n'a pu être identifiée. Dans la logique d'un dommage impactant le littoral, espace fragile par nature et fortement sollicité par les activités humaines qu'il s'agisse du développement économique ou des nuisances liées aux habitats, il est proposé de financer ces actions par l'affectation d'une partie de la taxe départementale des espaces naturels sensibles.

Cette nouvelle affectation de la TDENS paraît justifiée car elle concerne la protection du littoral, espace naturel sensible par nature, sur lequel les activités humaines et notamment l'urbanisation croissante ont un impact indéniable. Le taux de la TDENS étant fixé par les conseils généraux, dans la limite de 2 %, il sera possible de l'ajuster d'une année sur l'autre afin de tenir compte du coût des pollutions effectivement constatées.

A titre d'exemple, la TDENS dans le département de Loire-Atlantique s'est élevé, au titre de l'année 2010, à un montant de plus de 5,3 millions d'euros. Les travaux de remise en état des littoraux suite à leur dégradation par des pollutions orphelines peuvent être évalués, en moyenne pour l'ensemble du département, à une enveloppe d'un montant de 150 000 euros. L'enveloppe consacrée à l'indemnisation de ces pollutions représenterait donc moins de 3 % de la TDENS, non obligatoirement annuellement.

La procédure d'indemnisation, les conditions de recevabilité des demandes formulées par les collectivités locales concernées seront définies par un décret en Conseil d'Etat. On peut toutefois préciser que les collectivités touchées par une pollution orphelines pourront saisir le Conseil général de leur département afin de mettre en oeuvre la procédure de constatation de la pollution. Il est également utile de préciser que les préfets semblent être les interlocuteurs les mieux placés pour mettre en oeuvre et valider les dossiers du fait de leur connaissance des territoires.

CD 1

## AMENDEMENT

CD 2

présenté par

M. Philippe Boënnec, M. Ménard, M. Couve, M. Bignon, Mme Hostalier, M. P. Cochet, M. Gatignol,  
M. Lefranc, M. Binetruy, Mme Zimmermann

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant :**

Après l'alinéa 13 de l'article L. 142-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - pour la lutte contre les pollutions marines orphelines, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'État ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à instituer une nouvelle catégorie d'affectation possible de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS) afin de permettre la compensation des dommages liés à des pollutions maritimes orphelines dans les eaux françaises résultant d'hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants et dont les auteurs n'ont pas pu être identifiés.

Les pollutions orphelines sont celles dont on ne trouve pas l'auteur. Elles peuvent provenir de dégazage de navires qui n'ont pas pu être identifiés ou de rejet en provenance d'épaves dont les soutes, la cargaison ou les réservoirs laissent échapper des hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants. Elles sont souvent d'ampleur moyennes et viennent inéluctablement s'échouer sur les plages. Ces pollutions s'opposent à l'échouage ou à la rupture d'un bateau laissant échapper tout ou partie de sa cargaison et créant sur les plages une marée noire.

On dénombre, sur l'ensemble du territoire français, plus d'une centaine de pollutions de ce type tous les ans. Or, en l'absence de responsable juridiquement identifié, les mécanismes d'indemnisation ne peuvent pas être mis en oeuvre. Cette lacune laisse à la charge des communes les coûts de prévention de la contamination ainsi que les coûts de remise en état des littoraux. Cette charge financière peut être particulièrement lourde pour les collectivités dont le budget ne permet pas de faire face à des dépenses importantes qui de surcroît peuvent être amenées à se renouveler.

Les littoraux français constituent pour notre pays un bien national, une réserve écologique, un enjeu économique et un atout touristique. La préservation de l'environnement est essentiel pour ces espaces de liaison entre la terre et la mer. La biodiversité dans ce milieu est à la fois riche et fragile. Il est indispensable de la protéger. D'un point de vue économique, les littoraux français accueillent beaucoup

d'activités (pêche, ostréiculture, accueil touristique, sport nautique et plaisance) dont la pérennité est liée à la qualité de l'environnement. Enfin, les français mais également les touristes étrangers sont particulièrement attirés par les littoraux, les plages et les communes balnéaires. Si cette attractivité touristique est une chance pour notre pays, elle reste toutefois tributaire de la qualité des sites et des eaux de baignade.

Cet amendement prévoit donc une nouvelle catégorie d'affectation de la TDENS afin d'assurer une compensation des coûts qui sont à la charge des collectivités locales en cas de contamination par des hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants dont la provenance n'a pu être identifiée. Dans la logique d'un dommage impactant le littoral, espace fragile par nature et fortement sollicité par les activités humaines qu'il s'agisse du développement économique ou des nuisances liées aux habitats, il est proposé de financer ces actions par l'affectation d'une partie de la taxe départementale des espaces naturels sensibles.

Cette nouvelle affectation de la TDENS paraît justifiée car elle concerne la protection du littoral, espace naturel sensible par nature, sur lequel les activités humaines et notamment l'urbanisation croissante ont un impact indéniable. Le taux de la TDENS étant fixé par les conseils généraux, dans la limite de 2 %, il sera possible de l'ajuster d'une année sur l'autre afin de tenir compte du coût des pollutions effectivement constatées.

A titre d'exemple, la TDENS dans le département de Loire-Atlantique s'est élevé, au titre de l'année 2010, à un montant de plus de 5,3 millions d'euros. Les travaux de remise en état des littoraux suite à leur dégradation par des pollutions orphelines peuvent être évalués, en moyenne pour l'ensemble du département, à une enveloppe d'un montant de 150.000 euros. L'enveloppe consacrée à l'indemnisation de ces pollutions représenterait donc moins de 3% de la TDENS, non obligatoirement annuellement.

La procédure d'indemnisation, les conditions de recevabilité des demandes formulées par les collectivités locales concernées seront définies par un décret en Conseil d'Etat. On peut toutefois préciser que les collectivités touchées par une pollution orphelines pourront saisir le Conseil général de leur département afin de mettre en oeuvre la procédure de constatation de la pollution. Il est également utile de préciser que les préfets semblent être les interlocuteurs les mieux placés pour mettre en oeuvre et valider les dossiers du fait de leur connaissance des territoires.

CD 2

Projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n°3858)

#### AMENDEMENT

Présenté par Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc, Chantal Berthelot et les commissaires SRC au développement durable

#### ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant :

« Dans les cinq ans suivant l'institution des grands ports maritimes outre-mer, le Gouvernement remet au Parlement un rapport rendant compte des conditions d'application de la loi et de l'impact de ce changement de gouvernance. »

#### Exposé sommaire

L'évaluation d'une politique publique a pour objet d'en apprécier l'efficacité en comparant ses résultats aux objectifs qui lui sont assignés et aux moyens mis en œuvre pour les atteindre.

Lors de sa dernière réforme constitutionnelle la France a inscrit l'évaluation des politiques publiques dans les prérogatives du parlement.

La réforme portuaire outre-mer se veut ambitieuse sur deux plans : elle entend, d'une part, permettre d'accroître la compétitivité des ports dans leurs zones respectives, d'autre part, donner aux collectivités locales une réelle capacité de maîtrise d'un outil économique et social central.

Il est par conséquent essentiel que puissent être identifiés et appréciés les résultats de l'application de la loi dans un délai raisonnable après sa mise en œuvre. Cette évaluation permettra outre sa fonction d'information de tous les acteurs et opérateurs impliqués dans ce secteur économique de modifier, en tant que de besoin, le cadre législatif pour corriger les insuffisances qu'aura révélées cette évaluation.