



N° 954

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 juin 2008

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, après déclaration
d'urgence, *portant réforme portuaire* (n° 907),

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

Voir les numéros

Assemblée nationale : 907.

Sénat : 300 (2007-2008), 331 et T.A. n° 93.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I.— L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DU PROJET DE LOI : LE DÉCLIN PARADOXAL DES PORTS FRANÇAIS	9
A. LE SECTEUR MARITIME : UN SECTEUR EN PLEINE EXPANSION, TIRÉ PAR LA MONDIALISATION DE L'ÉCONOMIE.....	9
1. Une croissance exceptionnelle au cours de la dernière décennie	9
2. Le secteur maritime et portuaire : un secteur vital pour notre économie	10
B. UNE ÉROSION DE LA COMPÉTITIVITÉ DES GRANDS PORTS FRANÇAIS, MALGRÉ DES ATOUTS INDÉNIABLES	11
1. Le mauvais positionnement concurrentiel des ports français ne leur a pas permis de profiter de l'essor du trafic maritime.....	11
2. Des handicaps identifiés de longue date	13
II.— LE PLAN DE RELANCE DES GRANDS PORTS MARITIMES FRANÇAIS	15
A. REDÉFINIR LES MISSIONS DES PORTS AUTONOMES ET RÉAFFIRMER LA PRÉSENCE DE L'ÉTAT	15
B. UN COMMANDEMENT UNIQUE POUR LES ACTIVITÉS DE MANUTENTION	16
C. UNE LARGE PLACE ACCORDÉE À LA NÉGOCIATION ET AU DIALOGUE SOCIAL.....	16
D. UNE GOUVERNANCE PLUS OPÉRATIONNELLE	17
E. DE NOUVEAUX MOYENS MOBILISÉS	17
F. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT	18
TRAVAUX DE LA COMMISSION	21
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	21
II.— EXAMEN DES ARTICLES	27
TITRE I^{ER}	27
ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES	27
<i>Article additionnel avant l'article 1^{er} : Organisation d'un CIIACT portuaire</i>	28

<i>Avant l'article 1^{er}</i>	28
<i>Article 1^{er}</i> : (articles L. 100-1[nouveau], L. 101-1, L. 101-2 à L. 101-6 [nouveaux], L. 102-1 à L. 102-8 [nouveaux], L. 103-1 à L. 103-2 [nouveaux], L. 106-1 à L. 106-3 [nouveaux] du code des ports maritimes): Réforme de l'organisation portuaire et création des grands ports maritimes.....	28
TITRE PRÉLIMINAIRE – ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES	29
Chapitre préliminaire : Organisation portuaire.....	29
Article L. 100-1 [nouveau] du code des ports maritimes : Organisation portuaire.....	29
Chapitre premier : Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes.....	30
<i>Section 1 : Institution</i>	31
Article L. 101-1 du code des ports maritimes : Procédure de création des grands ports maritimes.....	31
<i>Section 2 : Statuts et missions</i>	31
Article L. 101-2 [nouveau] du code des ports maritimes : Statut des grands ports maritimes.....	31
Article L. 101-3 [nouveau] du code des ports maritimes : Missions des grands ports maritimes.....	33
<i>Section 3 : Circonscription</i>	40
Article L. 101-4 [nouveau] du code des ports maritimes : Circonscription des grands ports maritimes.....	40
<i>Section 4 : Régime financier</i>	40
Article L. 101-5 [nouveau] du code des ports maritimes : Régime financier applicable aux grands ports maritimes.....	40
<i>Section 5 : Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État</i>	42
Article L. 101-6 [nouveau] du code des ports maritimes : Substitution d'un grand port maritime à un port autonome ou à un port maritime outre-mer relevant de l'État.....	42
Chapitre II : ORGANISATION.....	44
Article L. 102-1 [nouveau] du code des ports maritimes : Gouvernance du grand port maritime.....	44
<i>Section 1 : Conseil de surveillance</i>	44
Article L. 102-2 [nouveau] du code des ports maritimes : Composition du conseil de surveillance.....	44
Article L. 102-3 [nouveau] du code des ports maritimes : Attributions du conseil de surveillance.....	47
<i>Section 2 : Directoire</i>	48
Article L. 102-4 [nouveau] du code des ports maritimes : Composition du directoire.....	48
Article L. 102-5 [nouveau] du code des ports maritimes : Attributions du directoire.....	48
<i>Section 3 : Conseil de développement</i>	49
Article L. 102-6 [nouveau] du code des ports maritimes : Composition et attributions du conseil de développement.....	49
<i>Section 4 : Conseil de coordination interportuaire</i>	50
Article L. 102-7 [nouveau] du code des ports maritimes : Composition et rôle du conseil de coordination interportuaire.....	50
<i>Section 5 : Personnel</i>	51
Article L. 102-8 [nouveau] du code des ports maritimes : Personnels des grands ports maritimes.....	51
Chapitre III : Fonctionnement du Grand Port Maritime.....	52

<i>Section 1 : Projet stratégique</i>	52
Article L. 103-1 [nouveau] du code des ports maritimes : Projet stratégique et politique de contractualisation du grand port maritime	52
Article L. 103-2 [nouveau] du code des ports maritimes : Dérogations à l'interdiction d'exploitation des outillages	55
Chapitre IV : Contrôle	56
Chapitre V : Aménagement	56
Chapitre VI : Dispositions diverses	56
Article L. 106-1 [nouveau] du code des ports maritimes: Coopération entre grands ports maritimes et collectivités gestionnaires de ports maritimes	56
Article L. 106-2 [nouveau] du code des ports maritimes : Extension aux grands ports maritimes de dispositions applicables aux ports autonomes	57
Article L. 106-3 [nouveau] du code des ports maritimes : Fixation des modalités d'application du titre préliminaire du code des ports maritimes par un décret en Conseil d'État	58
<i>Après l'article 1^{er}</i>	58
TITRE II – DISPOSITIONS DIVERSES	59
<i>Article 2 A (nouveau)</i> (article L. 601-1 du code des ports maritimes) : Possibilité pour les syndicats mixtes régionaux de créer, aménager et exploiter des ports de commerce	59
<i>Article 2 B (nouveau)</i> : Suppression du délai fixé pour la création de sociétés portuaires	59
<i>Article 2</i> (article L. 221-1 du code de l'urbanisme) : Réserve foncière	60
<i>Article 3</i> : (articles 1518 A bis et 1464 J [nouveaux] du code général des impôts) : Avantages fiscaux pour les entreprises de manutention ayant acquis des outillages publics	61
TITRE III – DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES	65
<i>Article 4</i> (annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983) : Règles spécifiques pour le conseil de surveillance	65
<i>Après l'article 4</i>	66
<i>Article 5</i> : Délai de cession des outillages et régime de propriété	66
<i>Article 6</i> : Projet stratégique	67
<i>Article 7</i> : Procédures de vente des outillages	68
<i>Article 8</i> : Critères de transfert des personnels	70
<i>Article 9</i> : Accord cadre tripartite relatif aux mesures d'accompagnement du transfert de personnels	71
<i>Article 10</i> : Mesures d'accompagnement du transfert de personnel à défaut d'accord cadre	73
<i>Article 11</i> : Convention ou accord dans l'entreprise	74
<i>Article 11 bis (nouveau)</i> : Définition du champ d'application d'une convention collective	74
<i>Article 12</i> : Biens remis aux ports autonomes et vente des biens immobiliers	75
<i>Article 12 bis (nouveau)</i> : Création de conseils scientifiques d'estuaires	76
<i>Article 13</i> : Mesures transitoires relatives au conseil d'administration et au conseil de surveillance	77

<i>Après l'article 13</i>	77
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	79
TABLEAU COMPARATIF	83
AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION	109

MESDAMES, MESSIEURS,

En examinant, et, comme vous y invite votre rapporteur, en adoptant ce projet de loi portant réforme portuaire, le Parlement donne une nouvelle occasion à notre pays de renouer avec sa vocation maritime. En effet, comme le rappelle le rapport du Conseil d'Analyse Stratégique de décembre 2006 intitulé « Une ambition maritime pour la France », la France est une nation maritime, même si paradoxalement elle n'en a pas forcément conscience et n'a pas toujours été une puissance maritime. Ses atouts et ses références maritimes restent pourtant incontestables : faut-il rappeler que notre pays a été à l'origine avec la Grande-Bretagne de l'élaboration du droit maritime moderne (ordonnances de marine de Colbert), qu'il dispose du deuxième espace maritime mondial (11 millions de km²) et de près de 4 800 km de façades maritimes, auxquels il faut ajouter près de 800 km d'estuaires ? Pourtant, la France n'est pas tournée vers l'océan et encore trop rares sont nos concitoyens qui perçoivent les océans comme de véritables espaces économiques où transite l'essentiel du commerce mondial et des approvisionnements français.

Cependant, un début de prise de conscience est perceptible. La France a mis en place les éléments d'une nouvelle politique maritime depuis quelques années : des mesures ont été prises en vue de développer le pavillon français, avec la mise en place de la taxe au tonnage, le vote de la loi sur le registre international français et le rétablissement du GIE fiscal ; en matière de formation des marins, la récente table ronde sur l'enseignement supérieur maritime du 31 janvier 2008 a permis de définir la stratégie de triplement dans cinq ans les promotions d'élèves officiers qui sortent de nos écoles ; enfin, en matière de sécurité maritime, la France a mis en place des moyens extrêmement performants au service des préfets maritimes pour faire face au péril de mer.

Il ne manquait donc que l'interface mer/terre, c'est-à-dire nos grands ports maritimes, qui n'avait pas encore fait l'objet de mesures d'envergure (à l'exception du transfert aux collectivités territoriales des ports d'intérêt national intervenu au 1^{er} janvier 2007), alors que leur situation est en train de se dégrader. Des avant-projets de loi portuaires avaient bien été préparés en 2001 et 2003 mais ils n'ont pas été présentés au Conseil des Ministres. La réforme des ports est aujourd'hui une priorité nationale, qui ne peut être repoussée si l'on veut que nos ports maritimes ne soient pas marginalisés dans la concurrence internationale ; le Président de la République l'a clairement affirmé dans son discours prononcé à Marseille le 3 juillet 2007 : *« Les navires sont libres. Ils peuvent décharger où ils veulent. La réalité de l'activité portuaire, c'est qu'elle est depuis longtemps, depuis toujours, en concurrence. Et la concurrence demande de choisir entre s'adapter et s'incliner. Je souhaite que le port de Marseille, comme tous les ports français, choisisse de s'adapter et de prospérer. »*

Donner les moyens à nos principaux ports français de relever le défi de la concurrence et de retrouver le niveau de performance des grands ports du

« range » Nord et de la Méditerranée, tel est l'objet du présent projet de loi. Pour ce faire, il prolonge et achève le travail initié en 1992 par MM. Jean-Yves Le Drian, Charles Josselin et Michel Delebarre pour rationaliser l'organisation des opérations de manutention et se rapprocher du modèle retenu dans les grands ports de la mer du Nord. Si la loi n° 92-496 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a transféré les dockers aux entreprises de manutention, ces entreprises ne détiennent pas toujours la maîtrise des outillages de chargement et de déchargement et pratiquement jamais celle du personnel qui les conduit ou les répare. C'est à cette dichotomie, spécifiquement française, que le projet de loi entend mettre fin, afin d'assurer une unité de commandement sur les terminaux.

Le Gouvernement a cependant fait le choix de traiter globalement les problèmes rencontrés par les ports autonomes. Le projet de loi procède ainsi à une redéfinition des missions des ports autonomes, rebaptisés « grands ports maritimes », en réaffirmant leurs missions régaliennes et en donnant une nouvelle dimension à leurs fonctions de gestionnaire et d'aménageur du domaine portuaire. Il leur donne également de nouvelles responsabilités en matière de développement durable, notamment dans la promotion de l'offre de dessertes fluviales et ferroviaires. Il renouvelle également leur mode de gouvernance, qui n'a pas évolué depuis la loi fondatrice de 1965, dans le sens d'une plus grande efficacité et réactivité. Par ailleurs, si la présente loi n'est pas une loi de programme, le Secrétaire d'État chargé des transports, M. Dominique Bussereau a cependant annoncé la mobilisation de nouveaux moyens financiers en faveur des ports en parallèle à l'adoption de cette loi, qu'il s'agisse de l'effort de rattrapage pour l'entretien des accès maritimes ou du doublement de la participation de l'État pour les investissements portuaires inscrits dans les contrats de projets État-régions pour la période allant de 2009 à 2013.

Ce projet de loi n'est pas un projet dogmatique : l'esprit de concertation a largement prévalu lors de sa conception et le projet de loi lui-même, ce qui est assez original, laisse une large place au dialogue social parallèlement au travail législatif et réglementaire. Il n'est pas non plus un carcan car il offre suffisamment de souplesse pour tenir compte de la situation respective de chaque port.

Le Sénat, grâce notamment au travail du rapporteur de la Commission des affaires économiques, M. Charles Revet, a amélioré ce texte, en allant plus loin, par exemple, dans l'accompagnement social de la réforme, la prise en compte des espaces naturels, le respect des règles de la concurrence ou la coordination avec les ports décentralisés. Le texte déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale est donc un texte équilibré, qui doit permettre de donner à nos ports une nouvelle dynamique génératrice de développement économique.

I.— L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DU PROJET DE LOI : LE DÉCLIN PARADOXAL DES PORTS FRANÇAIS

A. LE SECTEUR MARITIME : UN SECTEUR EN PLEINE EXPANSION, TIRÉ PAR LA MONDIALISATION DE L'ÉCONOMIE

1. Une croissance exceptionnelle au cours de la dernière décennie

La réforme proposée par le Gouvernement intervient à un moment où le transport maritime qui s'adresse à l'ensemble des ports dans le monde est en très forte croissance.

Si le commerce mondial de marchandises a cru deux fois plus vite que la production mondiale sur la dernière décennie, le transport maritime, qui traite les trois quarts des volumes d'échanges internationaux, en a largement profité. Le trafic maritime en Europe, toutes marchandises confondues, est ainsi passé d'un total de 1 341 millions de tonnes en 1989 à un total de 2 134 millions de tonnes en 2006, soit une croissance de 59,1 %, rarement observée dans d'autres secteurs de l'économie.

Le transport maritime est l'un des principaux bénéficiaires de la mondialisation de l'économie : la croissance de l'économie des principaux pays asiatiques, notamment de la Chine, constitue l'un des moteurs du développement de ce secteur.

En l'espace d'une décennie, il a également connu plusieurs mutations majeures avec la « conteneurisation » croissante des marchandises et l'intégration verticale de la chaîne de transport autour des grands armements. Avec un taux de croissance annuel de plus de 8%, c'est bien d'une explosion, et non plus de simple croissance, du trafic de conteneurs dont il faut parler : entre 1995 et 2005, le trafic de conteneurs est passé de 142 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) à 271 millions d'EVP¹ en 2005. Alors que la part en tonnage du trafic maritime conteneurisé n'était que de 8% du trafic maritime total en 1996, cette part en représentait plus de 16 % en 2006. Cette évolution entraînerait, selon le rapport thématique de la Cour des Comptes de 2006², un nouveau doublement du trafic à l'horizon 2015. Il s'agit du secteur à la fois le plus porteur de valeur ajoutée mais aussi le moins captif : dans la mesure où ce trafic ne nécessite pas de lourds équipements, un armateur peut décider du jour au lendemain de délaissier une escale pour une autre.

Les trafics de minerais et de produits alimentaires, dopés par l'augmentation de la demande mondiale de matières premières, connaissent également une croissance sensible.

¹ EVP : unité de référence pour mesurer le transport des conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur, soit 6,058 mètres

² « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action »

Cette accélération du trafic mondial a profondément modifié le classement des ports à l'échelon mondial : 11 des 15 premiers ports mondiaux étaient asiatiques en 2005. Premier port mondial dans les années 1990, le port de Rotterdam n'occupe plus aujourd'hui que la troisième place derrière Singapour (premier port à conteneurs avec 23,2 millions d'EVP en 2005) et surtout Shanghai (premier port mondial avec un trafic total de 443 millions de tonnes en 2005 ; croissance annuelle de l'ordre de 30 %).

2. Le secteur maritime et portuaire : un secteur vital pour notre économie

Dans ces conditions, le secteur maritime et portuaire peut représenter un moteur de croissance pour tonifier notre développement économique. Il semble cependant à votre rapporteur que cette opportunité n'ait jusqu'ici pas été appréciée à sa juste proportion.

Ce secteur constitue d'abord un formidable gisement d'emplois : les études socio-économiques montrent que le nombre d'emplois liés au trafic de conteneurs peut être évalué à 5 emplois pour 1 000 conteneurs par an dont un emploi dans la manutention, les autres se répartissant tout au long de la chaîne logistique. La mise en œuvre des nouveaux postes à quai de Port 2000 au Havre et de Fos 2/3/4XL à Marseille donnera aux ports français une capacité de traitement supplémentaire de 6,5 millions d'EVP. Si celle-ci est intégralement utilisée, grâce à l'effet conjugué de la mise en œuvre de la rationalisation de l'organisation des opérations de manutention, permise par le présent projet de loi, ce sont plus de 30 000 emplois qui pourraient être créés dans les prochaines années en France. L'INSEE évalue aujourd'hui à 30 400 le nombre d'emplois directs dans les ports autonomes français métropolitains, à 120 000 le nombre d'emplois indirects (emplois industriels et logistiques), et à 80 000 le nombre d'emplois induits (emplois générés dans le secteur du commerce de détail et des services par les salariés de la place portuaire).

En outre, les ports maritimes représentent un point d'entrée pour l'économie nationale. La situation des ports français influe sur la capacité d'exportation et d'importation de nos entreprises. Actuellement, 50 % des importations et 30 % des exportations de la région Rhône-Alpes passent par des ports étrangers. Or, pour une entreprise lyonnaise, passer par Marseille plutôt que par Anvers, c'est économiser 450 km de transport et la possibilité de faire appel au transport fluvial dont les coûts sont moins élevés. Disposer de ports plus performants, c'est donc un moyen de renforcer la compétitivité de nos entreprises, en diminuant leurs délais d'acheminement.

B. UNE ÉROSION DE LA COMPÉTITIVITÉ DES GRANDS PORTS FRANÇAIS, MALGRÉ DES ATOUTS INDÉNIABLES

1. Le mauvais positionnement concurrentiel des ports français ne leur a pas permis de profiter de l'essor du trafic maritime

La France possède certains atouts qui auraient dû lui permettre d'avoir une place privilégiée dans la concurrence mondiale et de bénéficier de l'essor du trafic maritime induit par la mondialisation. Ses atouts sont de nature géographique. La France possède trois façades maritimes, qui constituent l'ensemble le plus long d'Europe et qui sont particulièrement bien exposées : sur la façade Manche-Mer du Nord, Le Havre et Dunkerque sont les premiers grands ports européens rencontrés à l'import et à l'export, les navires peuvent y compléter leur cargaison avant l'étape transocéanique ; sur la façade Atlantique, les ports de Nantes-Saint Nazaire, Bordeaux et La Rochelle constituent aussi des portes d'entrée pour les flux internationaux vers l'Ouest, le Nord et le Sud de l'Europe ; en Méditerranée, le port de « Marseille-Fos », véritable porte d'entrée de l'Europe du Sud, est situé à un important carrefour commercial, desservant l'axe Nord-Sud comme l'axe Est-Ouest de l'Espagne à l'Italie.

La plupart des grands ports français présentent en outre des qualités nautiques certaines : au port du Havre, par exemple, qui est situé en eau profonde, l'entrée des grands porte-conteneurs de 14 mètres de tirant d'eau peut être assurée 24 heures sur 24, en toute sécurité, et sans contrainte de franchissement d'écluse, ce qui n'est pas le cas de Hambourg, port de fond d'estuaire. Marseille-Fos dispose aussi d'une situation nautique privilégiée : pas de marée, houle rarement forte, accessibilité rapide au port, météorologie favorable. Les ports autonomes sont par ailleurs équipés pour accueillir tout type de navires : navires vraquiers, porte-conteneurs, pétroliers, rouliers et navires à passagers.

Or, force est de constater que les ports autonomes français n'ont pas réussi à mettre en avant ces atouts pour tirer parti de l'essor du trafic maritime, notamment dans le secteur des conteneurs. Le trafic des ports autonomes métropolitains français a augmenté 2,5 fois moins vite que les ports européens entre 1989 et 2006 (+24 % contre +60 %). Pour un trafic total inférieur à celui du port de Rotterdam (304 millions de tonnes pour les 7 ports autonomes français contre près de 380 millions de tonnes pour le seul port de Rotterdam), le poids relatif des ports français ne représente plus en 2006 que 13,9 % du commerce portuaire européen, contre 17,8 % en 1989. La pénétration des ports étrangers dans la desserte du marché français est également très forte : en 2004, un conteneur sur deux à destination de la France et voyageant par voie maritime était débarqué dans un port étranger.

Cet effritement de parts de marchés est particulièrement sensible dans le domaine des conteneurs. Bien que 5^{ème} puissance exportatrice mondiale, la France ne dispose plus que de deux ports parmi les cent premiers mondiaux : Le Havre au 36^{ème} rang et Marseille au 70^{ème} rang. Marseille, par exemple, a vu sa part de

marché passer de 18,8 % à 5,5 % entre 1989 et 2006 pour les conteneurs. Un infléchissement semble cependant se dessiner pour Le Havre, dont le trafic de conteneurs a progressé l’an dernier en raison du début de mise en service de Port 2000.

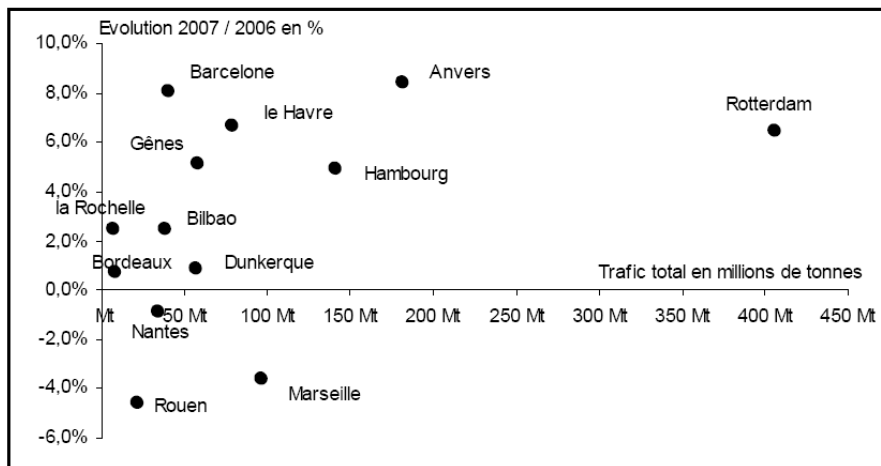
Le tableau et le diagramme suivants précisent l’évolution entre 2006 et 2007 du trafic total des ports autonomes français ainsi que celle de leurs principaux concurrents en Europe. Les taux de croissance des ports européens sont nettement supérieurs à ceux des ports français, à l’exception de celui du Havre.

TRAFIC TOTAL DES PORTS AUTONOMES

(en millions de tonnes)	trafic total en 2006	trafic total en 2007	évolution en %
Dunkerque	56,6	57,1	0,9%
Le Havre	73,9	78,8	6,6%
Rouen	23,3	22,2	-4,6%
Nantes St Nazaire	34,4	34,1	-0,9%
Bordeaux	8,2	8,3	0,7%
Marseille	100,0	96,4	-3,6%
La Rochelle	7,3	7,5	2,4%
Total ports autonomes français	303,8	304,4	0,2%

Source : Ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de l’aménagement du territoire

ÉVOLUTION COMPARÉE DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS



Source : Ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de l’aménagement du territoire

La situation n’est cependant pas la même pour tous les ports autonomes français : cette situation s’améliore progressivement pour les ports situés dans le Nord du pays, notamment pour Le Havre, grâce à Port 2000, et pour Dunkerque, port qui a mis en place des terminaux intégrés en 1999 et 2001 pour répondre à une concurrence très forte et dont la croissance est régulière (même s’il reste en retrait pour les conteneurs). En revanche, la situation est plus préoccupante pour le port de Marseille et les ports de la façade atlantique peinent à atteindre une taille

critique (les ports de Bilbao et de Lisbonne assuraient en 2005 la moitié du trafic de conteneurs de la façade atlantique, alors que les ports de Nantes Saint-Nazaire et de Bordeaux n'en traitaient respectivement que 6 et 2%).

2. Des handicaps identifiés de longue date

Les causes du déclin des ports français sont connues ; elles ont été identifiées dans plusieurs rapports successifs : rapport Smagge en 2002, étude sur la compétitivité des ports français réalisée par Yves Cousquer en 2003, rapports de la Cour des Comptes en 1999 et en 2006, rapport conjoint de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées en 2007.

Il s'agit d'abord de la mauvaise insertion des ports français dans les réseaux de desserte continentale, et par là même de la faiblesse des liaisons des ports français avec leur « hinterland », c'est-à-dire leur arrière-pays. Or, s'agissant par exemple du trafic de conteneurs, l'attrait d'une escale dépend du nombre de conteneurs qui peuvent être déchargés et acheminés vers les lieux de consommation, et, en sens inverse, du nombre de conteneurs qui peuvent arriver jusqu'au port en vue de leur chargement. L'insuffisante intégration des ports dans un maillage d'infrastructures cohérent ne favorise pas le transport de marchandises sur de longues distances et les empêche d'atteindre de nouveaux marchés. Le développement de la zone d'influence du Havre est ainsi tributaire du contournement ferroviaire de la région parisienne et de la mise au gabarit de certains tunnels, tels celui de Tourville et de Venable, qui constituent des points bloquants.

De plus, à l'exception du port de Dunkerque, où la part des modes de transport ferroviaire et fluvial est de 66%, la part de la route est prédominante dans les pré et post-acheminements des marchandises vers les ports français (74 % au Havre et 78 % à Marseille par exemple), alors que le recours aux modes ferroviaire et fluvial, qui sont des modes de transport massifiés, permettrait de faire baisser les coûts et de réduire les émissions de CO₂ et la congestion sur les routes. Seul 4 % du trafic conteneurisé arrivant au port du Havre quitte ce port par voie ferrée, ce qui représente une diminution par 2 depuis le début de la décennie.

Si la part de marché du fluvial a en revanche progressé pour atteindre 8 %, celle-ci n'a en fait que compensé la chute du ferroviaire et cette croissance pourrait être freinée par l'absence de liaison entre la Seine et les nouveaux terminaux de Port 2000, tant que le projet d'écluse fluvial n'est pas réalisé. A l'inverse, les ports de Rotterdam et d'Anvers ont su structurer leur hinterland : ils ont utilisé le port intérieur de Duisbourg comme relais dans leur arrière-pays pour expédier 100 millions de tonnes de marchandises vers 80 destinations européennes par le Rhin ou par 50 navettes ferroviaires quotidiennes. Il est aussi indéniable que le retard des ports français en matière de desserte ferroviaire s'inscrit dans un contexte général défavorable : difficultés rencontrées par Fret SNCF et problème d'affectation des sillons, faiblesse des investissements consentis par Réseau Ferré de France, handicapé par une dette de 26 milliards d'euros.

Les ports français sont aussi pénalisés dans la concurrence internationale car ils sont considérés comme insuffisamment fiables, en raison de mouvements sociaux à répétition et d'engins de levage parfois vétustes, donc susceptibles de tomber en panne et d'entraîner un coût d'immobilisation supplémentaire.

L'absence d'unité de commandement dans les opérations de manutention, dues à une dichotomie, spécifiquement française, entre la manutention horizontale, assurée par les dockers salariés des opérateurs privés et la manutention verticale, confiée aux grutiers et portiqueurs qui sont des agents des ports autonomes, a été aussi identifiée par la Cour des Comptes et le rapport Gressier comme l'une des causes majeures du manque de productivité et de fiabilité de nos ports. Elle est source de dilution des responsabilités et d'insécurité juridique en cas d'accident du travail. Elle explique aussi que la productivité des ports français, à l'exception des nouveaux terminaux de « Port 2000 » au Havre, est plus faible que celle de leurs concurrents européens ou que, lorsqu'elle est équivalente, le coût du service est plus élevé qu'ailleurs. Ce différentiel de coût de manutention et de productivité peut être attribué à une organisation du travail éclatée, avec une différence de conventions collectives entre agents des ports et dockers, qui peut entraîner un décalage de leurs horaires de travail et une immobilisation plus longue des navires à quai, de même qu'à la présence de deux portiqueurs par portique. La mise en place de conventions d'exploitation de terminal et l'expérience de mise à disposition au Havre ont initié un rapprochement de l'ensemble des activités de manutention mais celui-ci reste insuffisant, alors que les temps de chargement et de déchargement sont des éléments décisifs dans le choix d'une escale. Confronté à la concurrence des grands ports belges situés seulement à quelques dizaines de kilomètres, le port de Dunkerque a choisi d'aller plus loin avec la mise en place de deux opérateurs intégrés en 1999 et 2001, l'un avec Sea Invest/Sea Bulk, l'autre avec IFB, une filiale des chemins de fer belges, le port détenant des participations dans ces opérateurs.

La gouvernance obsolète et peu opérationnelle des ports autonomes ne leur a pas permis non plus d'anticiper les évolutions très rapides du secteur maritime. Le partage des rôles entre l'État et l'établissement public n'a pas non plus été clarifié.

L'attitude de l'État à l'égard des ports autonomes a été ambivalente : tutelle très tatillonne pour la signature des conventions mais absence de l'État stratège pour la définition des grandes orientations, qui ne permet pas aux directeurs généraux des ports, pourtant nommés par décret en Conseil des ministres, de disposer d'une feuille de route. Faute de stratégie globale portée par l'État, les décisions prises en matière portuaire ont parfois varié dans le temps, sans aucune cohérence. Le décalage entre la mise en service des postes à quai de Port 2000 et l'aménagement des dessertes ferroviaires du port de Havre en est une illustration. L'État investisseur s'est parallèlement désengagé. La réduction des financements de l'État s'est accompagnée dans certains cas d'une contribution de l'Union européenne et surtout d'une participation croissante des collectivités territoriales et de leurs groupements, qui sont devenus un des principaux

financeurs publics des ports (14% des financements sur la période 1999-2007). Les entreprises privées ont également relayé l'État, en n'hésitant pas à financer des investissements. Le projet Fos 2XL ne bénéficie ainsi d'un apport de l'État qu'à hauteur de 16 % du montant des infrastructures. Or, les autres ports européens ont continué à bénéficier d'investissements publics massifs : en Belgique, le montant moyen des subventions d'équipement aux ports attribués par la région Flandres s'est élevé à 156 millions d'euros par an au cours de cette décennie, contre 70 millions en France, État et collectivités locales confondus.

II.— LE PLAN DE RELANCE DES GRANDS PORTS MARITIMES FRANÇAIS

Le présent projet de loi vise à redonner les moyens aux ports autonomes français d'affronter cette concurrence internationale et de retrouver un niveau de performance comparable à celui des grands ports du Nord de l'Europe et de la Méditerranée. Associé à un effort financier conséquent de l'État, il est articulé autour de plusieurs grands axes.

A. REDÉFINIR LES MISSIONS DES PORTS AUTONOMES ET RÉAFFIRMER LA PRÉSENCE DE L'ÉTAT

Les ports autonomes, rebaptisés « grands ports maritimes », n'interviennent plus, sauf cas exceptionnels, dans les activités de manutention. Leurs missions régaliennes d'autorité publique (police portuaire, sécurité et sûreté) sont réaffirmées, tandis que leurs fonctions de gestionnaire et d'aménageur de leur domaine prennent une dimension inédite. Les établissements portuaires pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement du port et de ses activités, ainsi que celui de ses dessertes, en coopération avec les opérateurs concernés, avec une attention particulière au transport ferroviaire, au transport fluvial et aux autoroutes de la mer. Votre rapporteur rappelle à ce titre que le Grenelle de l'environnement a fixé comme objectif un doublement de la part des modes alternatifs à la route dans la desserte des ports français.

Pour faciliter l'exercice de ces nouvelles missions et dynamiser leur gestion foncière, le projet de loi prévoit un transfert en pleine propriété du domaine portuaire aux grands ports maritimes, à l'exclusion du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel, qui resteront propriété de l'État. Il réaffirme la vocation des ports à aménager et gérer des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire. Mais son action ne se limite plus aux limites de la circonscription portuaire : acteur économique local et promoteur du report modal, il peut désormais prendre des participations dans des personnes morales de droit privé pour exercer des activités concourant au développement de la place portuaire : création de ports secs à l'instar des ports étrangers, participation à des opérateurs fluviaux. Grands ports maritimes et non plus ports autonomes, ils s'inscriront plus clairement dans le développement de leur territoire.

B. UN COMMANDEMENT UNIQUE POUR LES ACTIVITÉS DE MANUTENTION

Parachevant la réforme initiée par la loi de 1992 mensualisant les dockers (jusque là intermittents) et les transférant aux sociétés de manutention, le présent projet de loi rationalise l'organisation des opérations de manutention, en instaurant une unité de commandement. Cette dernière répond à un triple objectif : améliorer la productivité des opérations de manutention, développer l'investissement privé dans les ports français et rétablir la confiance des principaux clients des ports, armateurs comme chargeurs. Cette exigence repose sur l'observation de l'organisation des entreprises et des ports concurrents : un chef d'entreprise doit pouvoir gérer l'ensemble des personnes qui travaillent au développement de son activité, ce qui peut permettre de définir des objectifs de gains de trafic sans aucune ambiguïté.

Les ports devront transférer les outillages (grues, portiques...) qu'ils possèdent à des opérateurs dans les deux ans qui suivront la publication de cette loi. La mise en œuvre de ces transferts accordera une place privilégiée aux opérateurs économiques locaux qui participent aujourd'hui à l'activité et au développement du port ou font actuellement appel aux services du port pour la manutention.

La loi prévoit également le transfert des personnels affectés à la conduite et à la maintenance des engins de levage. Votre rapporteur rappelle à cet égard que ces transferts interviennent dans un contexte de croissance de l'activité. Pour les personnels de maintenance qui ne pourraient être repris dans des entreprises de manutention, notamment après appel d'offres infructueux, le projet de loi permet au grand port maritime de créer une filiale industrielle.

Pour les personnels d'exploitation qui ne pourraient être transférés ni dans une société de manutention ni dans une filiale et resteraient de ce fait au sein de l'établissement public, une réflexion devra être engagée sur l'évolution de leurs fonctions et de leur métier. En tout état de cause, le plan amiante et les départs en retraite viendront résorber en quelques années les éventuels sureffectifs.

C. UNE LARGE PLACE ACCORDÉE À LA NÉGOCIATION ET AU DIALOGUE SOCIAL

Votre rapporteur rappelle que l'élaboration de ce projet de loi a fait l'objet d'une large concertation : depuis la présentation de ce plan de relance par le Premier ministre le 14 janvier dernier à Marseille, plus d'une centaine de réunions ont été organisées à l'échelon local et national avec les organisations syndicales et professionnelles, ainsi qu'avec les principaux élus concernés. Le secrétaire d'État chargé des Transports s'est rendu dans les différents ports et deux tables rondes ont été organisées les 21 février et 8 avril 2008. Des négociations paritaires ont été engagées en vue de la mise en œuvre de la réforme, animées par M. Yves Cousquer, ancien président de la Poste et d'Aéroports de Paris.

La loi laisse en effet aux partenaires le soin de déterminer les conditions dans lesquelles les agents des ports affectés à l'exploitation des activités de manutention pourront intégrer les opérateurs de terminaux. Il leur confie la charge de parvenir d'ici le 31 octobre 2008 à un accord-cadre national définissant ces conditions. Cet accord-cadre pourra aller plus loin que la loi en termes d'accompagnement social. Pour répondre au souci légitime des agents des ports d'obtenir des garanties sur leur avenir, le projet de loi prévoit notamment un droit de retour dans l'établissement portuaire en cas de difficultés économiques de l'entreprise d'accueil dans un délai qui a été porté de 5 à 7 ans par le Sénat.

D. UNE GOUVERNANCE PLUS OPÉRATIONNELLE

L'organisation actuelle sera remplacée par un conseil de surveillance et un directoire. Cette nouvelle organisation permettra aux ports de prendre des décisions avec une efficacité accrue. Le conseil de surveillance, dans le projet de loi modifié par le Sénat, comprendra 17 membres, alors que les conseils d'administration étaient composés de 26 membres. La composition de ce conseil de surveillance permet une représentation équilibrée de l'État, des collectivités locales, des salariés du port et des personnalités qualifiées choisies en fonction de leur compétence. Le président du directoire sera nommé par le gouvernement, ce qui est logique dans un établissement public de l'État. Un conseil de développement est en outre créé, qui remettra des avis aux instances dirigeantes du port. Il associera les acteurs économiques, les collectivités territoriales, les représentants des salariés des entreprises de la place portuaire et des personnalités qualifiées, dont les associations de protection de l'environnement. Il sera consulté sur le projet stratégique du port et sur sa politique tarifaire.

Les organes de décision de chaque port seront amenés à définir un projet stratégique. Celui-ci doit définir les objectifs du port, notamment en termes de croissance de trafic, et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Chaque projet stratégique devra être compatible avec un document-cadre de coordination, défini par un conseil de coordination interportuaire qui pourra être créé par décret entre les grands ports maritimes et le cas échéant les ports fluviaux d'une même façade maritime ou d'un même ensemble géographique.

E. DE NOUVEAUX MOYENS MOBILISÉS

L'État adjoindra de nouveaux moyens financiers au développement des ports pour appuyer cette réforme. La part de l'État sera doublée dans les investissements portuaires inscrits dans les contrats de projets État-Régions sur la période restant à courir 2009-2013, pour atteindre 445 millions d'euros sur un total de 2,7 milliards d'euros.

Parallèlement, l'État prévoit de renforcer son rôle dans l'entretien des accès maritimes des ports en portant sa contribution à 75 millions d'euros d'ici 5 ans,

conformément à la responsabilité qui lui incombe en vertu du code des ports maritimes.

Ces efforts sont significatifs, dans un contexte général de maîtrise de la dépense publique. Il faudra que les projets stratégiques des ports nous indiquent si ces sommes sont au bon niveau.

Votre rapporteur estime que ces nouveaux moyens ont vocation à être précisés lors d'un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire, qui pourrait intervenir dans l'année suivant le vote de cette loi. Ce conseil serait l'occasion de définir à partir d'une synthèse des projets stratégiques élaborés par les grands ports maritimes un plan national d'aménagement et de développement des plans et de leurs dessertes et de prévoir un programme pluriannuel d'investissement.

F. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a apporté plusieurs modifications au projet de loi initial, visant notamment à mieux prendre en compte la protection des espaces naturels et la prévention des monopoles, dans les missions des GPM, qui doivent veiller « à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence ».

La gestion et la préservation du domaine public naturel et des **espaces naturels** dont le port est propriétaire ou affectataire fait explicitement partie des missions du GPM, qui doit consulter lorsqu'il existe le conseil scientifique d'estuaire (prévu par l'article 12 bis) sur ses programmes d'aménagement. Le projet stratégique du GPM doit comporter un zonage des espaces naturels.

Le Sénat a réaffirmé la nécessité de **renforcer la desserte ferroviaire et fluviale** des GPM, dans la définition de leurs missions. Le projet stratégique doit être compatible avec les orientations nationales en matière de desserte intermodale des ports. En outre, le conseil de coordination interportuaire comprend des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargés de la gestion des voies navigables.

Le Sénat a **élargi les modalités d'intervention du GPM dans le champ économique**, en lui permettant de statuer définitivement, sans approbation de sa tutelle, pour les travaux n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès et ouvrages du port et entrepris sans concours financier de l'État. Il a également étendu les possibilités de participation du GPM, notamment sous forme de prises de participation et y compris en dehors de sa circonscription, à des activités ou à des acquisitions concourant à la modernisation du port ou de la place portuaire, sous réserve que celles-ci ne relèvent pas de l'exploitation d'outillages.

En matière de gouvernance, il a précisé la **composition du conseil de surveillance**, prévoyant que parmi les trois représentants du personnel, l'un

représente les cadres et assimilés, et ajoutant une cinquième personnalité qualifiée, indiquant que doivent figurer parmi elles un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique. Il a également donné prépondérance à la voix du président en cas de partage égal et prévu une certification des comptes annuels de l'établissement par un commissaire aux comptes. Il a soumis la nomination du président du directoire à un avis conforme du conseil de surveillance, afin de prévenir les risques de conflit. **Il a rendu obligatoire la contractualisation avec l'État** pour la mise en œuvre du projet stratégique et prévu que cette contractualisation aborderait la politique de dividendes versés par l'État.

Le Sénat a prévu une **meilleure association des collectivités territoriales et notamment de leurs groupements**, qui peuvent demander à être associés aux travaux du conseil de coordination interportuaire. Par ailleurs, l'article 2 A donne compétence aux groupements régionaux pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce. Enfin, le délai de trois ans prévu par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 pour la constitution de sociétés portuaires est supprimé (article 2 B).

Le Sénat a renforcé les garanties prévues par le projet de loi initial quant au déroulement et aux modalités du transfert des personnels et des outillages.

Il a adopté un amendement du gouvernement prévoyant l'engagement d'une négociation, dès l'entrée en vigueur de la loi, pour définir avant le 30 juin 2009 le champ d'application d'une convention collective (article 11 bis). Cette négociation doit réunir organisations professionnelles et syndicales pour prendre en compte les caractéristiques communes aux activités de manutention, d'exploitation d'outillages et de maintenance des outillages de quai.

Il a porté de cinq à sept années la période pendant laquelle les salariés transférés peuvent bénéficier d'un droit de retour au grand port maritime, en cas de difficultés économiques de l'opérateur.

Quant au transfert des outillages, le Sénat a précisé à l'article 7 :

– que les opérateurs prioritaires étaient ceux qui ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou ont y traité un trafic significatif ;

– que l'acte de cession des outillages doit prévoir des dispositions spécifiques portant sur leur sort en cas de résiliation de la convention de transfert du fait de l'opérateur ;

– que l'avis de la commission indépendante chargée de veiller au bon déroulement et à la transparence de la procédure est rendu public.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 11 juin 2008, la commission a examiné, sur le rapport de **M. Jean-Yves Besselat**, le projet de loi, adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture, **portant réforme portuaire (n° 907)**.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a d'abord resitué le projet de loi dans son contexte économique. Cette réforme portuaire intervient à un moment où le trafic maritime connaît depuis plusieurs années une très forte croissance, stimulée par le développement des pays asiatiques. Cette croissance, de l'ordre de 8 % par an en moyenne pour les conteneurs, permet à ce secteur de se positionner comme l'un des secteurs économiques en plus forte croissance. Cette croissance a concerné tout particulièrement le trafic des conteneurs mais elle touche aussi aujourd'hui les minerais ou les denrées alimentaires.

Cependant, la croissance des ports autonomes français est restée en deçà de la moyenne. L'ensemble du trafic des sept ports maritimes autonomes métropolitains, c'est-à-dire de Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, Bordeaux et La Rochelle, est inférieur au tonnage du seul port de Rotterdam, qui atteint près de 390 millions de tonnes. Le taux de croissance des ports français n'est que de 2% en moyenne, contre 6 à 7 % pour les ports du « range » nord ou certains ports de la façade méditerranéenne, tels Barcelone ou Gênes. Les parts de marché des ports français s'effritent : la part de marché des ports français en Europe est passée de 17,8 % à 13,9 % entre 1989 et 2006. Le port de Marseille a vu sa part de marché pour les conteneurs passer de 18,8 % à 5,5% sur la même période.

Pour enrayer cette perte de compétitivité, le projet redéfinit les missions des ports autonomes, rebaptisés grands ports maritimes, en les recentrant sur leurs missions régaliennes. Le grand port maritime voit sa mission d'aménageur renforcée et devient propriétaire de son domaine, à l'exception du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Il peut également intervenir dans le cadre d'une filiale ou par l'intermédiaire de prises de participation dans des activités contribuant à son développement ou à sa modernisation. Son rôle d'acteur économique est affirmé, de même que ses fonctions d'autorité publique sont confortées. Les missions d'autorité publique, qu'il s'agisse de sécurité ou de sûreté, restent confiées au grand port maritime, établissement public de l'État, à l'inverse de quelques pays où les ports sont privatisés.

Le projet de loi permet également d'assurer un commandement unique des opérations de manutention, grâce à un transfert des grutiers, des portiqueurs et de l'outillage aux opérateurs privés. Il complète ainsi la loi de 1992, adoptée à l'initiative de MM. Le Drian, Josselin et Delebarre, qui a mensualisé les dockers et les a transférés aux sociétés de manutention. La réforme devrait concerner près de

2 000 personnes en France, pour moitié des conducteurs d'engins et pour l'autre des agents de maintenance, qui pourraient être transférés dans des filiales de maintenance. Elle répond au besoin des chefs d'entreprises d'avoir une parfaite maîtrise de leur personnel pour mettre en place une organisation du travail efficace et flexible. Il n'est pas illégitime de fixer des objectifs de trafics aux entreprises mais encore faut-il que ces dernières disposent des moyens de les atteindre.

Le troisième axe de relance des ports est le renouvellement de leur mode de gouvernance. La structure actuelle, composée d'un directeur général et d'un conseil administration avec un président à sa tête, est remplacée par une structure tripartite avec directoire, conseil de surveillance et conseil de développement. Le conseil de surveillance sera composé de 17 membres, avec cinq représentants de l'État, quatre des collectivités locales et trois des salariés, ainsi que des personnalités qualifiées. Un conseil de développement, qui sera obligatoirement consulté sur les décisions les plus importantes, regroupera des représentants des entreprises de la place portuaire, des salariés de ces entreprises et des associations de protection de l'environnement. Le décret pourrait aussi prévoir la présence d'établissements publics concernés, comme le Conservatoire du littoral. Chaque grand port maritime élaborera en outre un projet stratégique, dans lequel pourront être fixés des objectifs, notamment en termes de progression de trafic, et seront précisés les moyens pour les atteindre. De cette manière, les grands ports français s'approcheront de la réalité du fonctionnement des grandes entreprises. Le conseil de surveillance ne s'occupera pas de la gestion courante et sera plus à même de peser sur les décisions stratégiques.

Le projet de loi pose aussi un cadre pour la négociation et le dialogue social, qu'il s'agisse de la conclusion d'un accord-cadre national pour les modalités de transfert des personnels, ou de la perspective de l'élaboration d'une convention collective unique, prévue à l'article 11 *bis*, qui représente une avancée.

Ce projet de loi sera enfin associé à un effort d'investissement de l'État annoncé dans l'exposé des motifs du projet de loi. Il est cependant essentiel que ce plan d'investissement soit précisé dans le cadre d'un conseil d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT), qui permette à l'État d'affirmer sa stratégie nationale en matière portuaire, en tenant compte des plans stratégiques élaborés par chaque port, et ses choix sur le développement des moyens de pré et post-acheminements.

S'exprimant au nom du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche, **M. Philippe Duron** a estimé que le projet de loi qui a été présenté répond à un grand défi, celui de parvenir à un niveau de performance comparable aux autres ports européens, ceux du Nord du continent comme ceux de Méditerranée. Avons-nous là cependant une réponse adéquate, nous donnant pour demain des armes suffisantes ? Il fallait en effet moderniser la gouvernance de nos ports, nous rapprocher du mode d'organisation retenu par nos partenaires européens et, sur ce point, l'élaboration par chaque port d'un projet stratégique va dans le bon sens. La définition d'un commandement unique pour la manutention était par ailleurs

nécessaire, comme le montrent les exemples de Dunkerque ou les avancées de Port 2000 au Havre. Il est aussi exact que le projet de loi prolonge la réforme qu'avaient conduite en 1992 MM. Delebarre, Josselin et Le Drian.

L'essor très important du commerce maritime international comme les progrès constatés dans les techniques de transport, tels que la généralisation de la conteneurisation ou la croissance de la taille des navires, nous imposent aujourd'hui de revoir notre stratégie en profondeur, d'autant que les ports français ont tiré insuffisamment parti des évolutions observées.

Trois grandes causes peuvent être trouvées à cette situation : l'insuffisance, tout d'abord, des investissements effectués au cours des quinze dernières années, au regard, en particulier, des efforts qu'ont su mener d'autres ports européens ; ensuite, la faible qualité du pré et du post acheminement terrestre, 80 % de ce trafic continuant en France de passer par la route, alors que cette part n'est que de 50 % dans les pays concurrents ; la mauvaise maîtrise enfin du facteur temps dans nos ports, lors des activités de chargement et de déchargement.

Il est indispensable aujourd'hui d'aller au-delà de ce projet de loi, en définissant d'abord une vraie politique portuaire et maritime. Les efforts de modernisation ne doivent pas non plus s'arrêter aux sept ports autonomes métropolitains mais concerner aussi les ports d'intérêt national qui ont été transférés aux collectivités territoriales dans un état vétuste. Il est également essentiel d'ouvrir davantage la gouvernance des ports, en permettant la représentation de la communauté portuaire dans le conseil de surveillance. Les données environnementales et de développement durable doivent pouvoir être mieux prises en compte. Enfin, une amélioration des relations, notamment financières, entre les ports et les collectivités territoriales, doit être recherchée ainsi qu'une réelle équité dans le comportement de l'État.

S'exprimant au nom du groupe UMP, **M. Daniel Fidelin** a estimé que le projet de loi était un texte très important, largement attendu par les professionnels, à l'heure où l'on observe une diminution des parts de marché de nos ports passées en quelques années de 11,7 à 6,2 % pour le trafic des conteneurs. Sur 7,5 millions de conteneurs arrivant en France, seuls 2 millions arrivent par des ports français. Les retards pris par rapport à nos concurrents du Nord de l'Europe, s'ils sont réels, ne doivent pourtant pas inciter au pessimisme, car le Gouvernement a opté, à travers ce projet de loi, pour une méthode efficace, raisonnant sur la globalité des problèmes et associant aux dispositions législatives des moyens financiers, qui ont fait cruellement défaut ces vingt dernières années. Les enjeux sont importants car le traitement de 100 conteneurs équivaut à la création d'un emploi dans le transport et la logistique. Le projet de loi proposé pourrait ainsi conduire à la création de près de 30 000 emplois.

Plusieurs grandes mesures caractérisent le projet de loi de réforme portuaire. Tout d'abord, les missions des établissements portuaires évoluent. La

substitution de l'intitulé « *grand port maritime* » à celle de « *port autonome* » met à juste titre l'accent sur les missions d'aménageur et de gestionnaire confiées désormais aux ports, qui ne doivent plus être considérés comme des espaces à part mais articuler leur action avec l'aménagement global d'un territoire. Ceux-ci deviendront ainsi propriétaires de plein droit de leur domaine. Une forte attente existe aussi pour le développement des dessertes par voie fluviale ou ferroviaire car la faiblesse des infrastructures de transport est un obstacle au développement de « l'hinterland » des ports, alors que l'on sait que les batailles maritimes se gagnent à terre. La part du transport fluvial dans les acheminements des ports d'Anvers et de Rotterdam s'élève à 50 % pour l'ensemble du trafic et à 30 % pour les conteneurs, alors qu'elle ne dépasse pas 10 % toutes marchandises confondues dans les ports français et 8% au Havre pour les conteneurs. Il serait intéressant de créer un schéma national des dessertes portuaires qui pourrait être adopté lors d'un conseil interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT), comme cela a été envisagé lors du Grenelle de l'environnement.

La modernisation de la gouvernance s'inspire de celle qui s'applique aux grandes entreprises. La composition du conseil de surveillance devra respecter un équilibre entre la représentation de l'État, des collectivités territoriales, des salariés ou des représentants du monde économique. Les établissements publics de coopération intercommunale ne devront pas en être absents, compte tenu de leurs compétences dans le domaine économique.

Un autre point positif de la réforme envisagée concerne la coordination prévue entre les grands ports maritimes s'inscrivant dans un même axe fluvial ou sur une même façade maritime, qui, à défaut du choix de ne retenir que quatre grands ports, permettra d'éviter une concurrence absurde entre ports français et des demandes d'investissements faisant doublon. La complémentarité et la mutualisation des moyens doivent être aussi recherchées avec les ports décentralisés. Une fusion de certains ports, notamment ceux de Rouen et du Havre, telle que le préconise le « *Rapport Attali* », peut apparaître comme une piste intéressante à terme.

Il faut aussi rappeler qu'un aspect crucial des problèmes posés est celui du temps des navires à quai. Les temps de chargement et de déchargement sont décisifs pour le choix d'une escale.

On doit enfin féliciter le Gouvernement pour l'esprit de dialogue et d'écoute dont il a su faire preuve lors de l'élaboration de ce projet de loi et souhaiter vivement que les partenaires sociaux parviennent avant la date du 31 octobre 2008 à la conclusion d'un accord cadre. La perte d'activité du port du Havre s'élève en effet à 35 % actuellement, en raison des mouvements sociaux. En toute hypothèse, le groupe UMP votera le projet de loi.

S'exprimant au nom du groupe GDR, **M. Daniel Paul** a convenu du fait que le projet de loi avait pour objectif de permettre à nos ports maritimes de faire face aux défis lancés. Il est pourtant essentiel de noter que, pendant trente années,

la France n'a pas investi dans ce secteur, alors qu'un vigoureux effort d'investissement était consenti dans de grands ports comme Rotterdam ou Anvers, qu'il s'agisse des infrastructures portuaires elles-mêmes ou des liaisons terrestres ou fluviales. Ces ports, où a été conduite une politique d'investissements massifs ont logiquement tiré parti de l'accroissement des échanges maritimes de ces dernières années : Rotterdam a doublé ainsi son trafic en une dizaine d'années ; d'autres ports, tels que Singapour ou Shanghai, qui sont désormais les deux plus grands ports mondiaux, connaissent une croissance annuelle de leur trafic équivalente au trafic total du port du Havre. Au cours des trente dernières années, l'on a évoqué les projets de « *Seine Nord* » et de « *Seine Est* », mais la seule vraie réalisation a concerné « *Port 2000* ». Dans le même temps, des décisions concrètes et importantes étaient actées et financées à Anvers, Rotterdam, Zeebrugge et Hambourg. C'est en 2007, lorsque des moyens significatifs ont été consacrés au développement du trafic de conteneurs, que l'on a vu la situation s'infléchir au port du Havre avec une croissance de trafic de 27 %, ce qui démontre que c'est bien la qualité des infrastructures portuaires et des moyens mis en œuvre qui est déterminante.

Aujourd'hui, alors que Le Havre est notre premier port pour les conteneurs, il n'existe aucune véritable liaison ferroviaire ou fluviale de ce port avec le reste de l'Europe.

Les raisons pour lesquelles le nombre de conteneurs débarqués par escale est moins important dans les ports français que dans les autres ports européens sont simples : elles tiennent à l'absence de liaisons terrestres. C'est ainsi qu'au Havre aujourd'hui, faute de liaisons attractives, on ne dépasse pas 1 000 ou 2 000 boîtes débarquées par escale alors que l'on se situe entre 3 000 et 5 000 boîtes à Anvers ou Rotterdam. Or, la privatisation de l'outillage et du personnel prévue par le projet de loi ne saurait constituer la seule réponse à apporter à cette situation. C'est pourtant ce qu'il risque de se passer, dans la droite ligne de la réforme du statut des dockers de 1992. L'un des anciens ministres compétents lors de la réforme des dockers a d'ailleurs récemment confié lors d'une réunion de l'association Transports Développement Intermodalité Environnement (TDIE) qu'il espérait qu'il ne s'agirait pas là du seul résultat de ce texte, sans toutefois paraître assuré de son fait. Certes, l'État s'engage à doubler ses investissements dans le domaine portuaire qui devraient passer de 224 millions d'euros à un peu plus de 445 millions sur un total de 2,4 milliards d'euros prévus dans le cadre des contrats de projets État-Régions. Cette somme est loin de celles dégagées pour moderniser Rotterdam et Anvers, où la puissance publique intervient à hauteur de 40%. En outre, quelle foi accorder à cet engagement lorsque l'on sait que les caisses sont vides ? **M. Daniel Paul** s'est donc dit favorable à l'initiative d'organiser un CIACT, non pas à l'échelon national, mais pour chaque grand ensemble ou façade maritime (Dunkerque-Boulogne-Calais, Le Havre-Rouen-Paris, Nantes-La Rochelle-Bordeaux et Marseille), afin de fixer des engagements précis sur les projets et les financements. Enfin, une véritable politique portuaire et maritime devrait évidemment être mise en place, étant donné la position privilégiée de la France dans ce domaine. Confier la gestion de l'outillage et du

personnel au privé ne constitue pas à cet égard une clé du problème. Comme à Valence, comme à Tanger, la seule voie pour donner aux ports les moyens de leurs ambitions est un soutien public massif aux investissements.

Le président Patrick Ollier, a fait remarquer que la réforme actuelle achevait celle initiée en 1992 par un gouvernement socialiste et qu'il aurait fallu tenir le même langage à M. Claude Gayssot lorsqu'il était ministre des transports. Le constat étant largement partagé, la recherche de solutions devrait l'être aussi, comme en témoigne l'attitude du groupe socialiste au Sénat qui s'est abstenu lors du vote de ce projet de loi.

Après avoir rappelé que les ports français constituaient une interface incontournable pour nos exportations et importations, **M. Philippe Meunier** a cité l'exemple d'un entrepreneur lyonnais qui préfère expédier ses produits en Algérie depuis Rotterdam plutôt que depuis Marseille en raison des dysfonctionnements et des grèves qui affectent les ports français. Une réforme est donc nécessaire, toutefois elle ne doit pas aboutir à accroître le nombre de camions en circulation sur les routes.

La commission est ensuite passée à l'examen des articles du projet de loi.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

Le titre premier du projet de loi ne comporte qu'un seul article mais celui-ci, constitué de vingt articles codifiés, est essentiel, dans la mesure où il pose le cadre général d'une nouvelle organisation des principaux ports maritimes français, quarante-trois ans après l'adoption de la loi du 29 juin 1965 sur les ports autonomes. En instituant un nouveau type d'établissement public portuaire, plus proche du mode d'organisation retenu dans les grands ports concurrents du « range nord » (modèle du « port propriétaire foncier », encore appelé « port landlord ») et en cours de généralisation en Europe, il doit permettre de relancer les ports autonomes, en les recentrant sur leurs missions d'autorité publique et d'aménageur du domaine portuaire et en renouvelant leur gouvernance, dans le sens d'une plus grande efficacité et réactivité, qualités qui s'avèrent décisives dans le cadre d'une économie maritime mondialisée.

*

* *

La commission a examiné deux amendements de M. Philippe Duron visant à remplacer, dans l'intitulé du titre Ier ainsi que dans le reste du projet de loi, la dénomination « grand port maritime » par celle d'« autorité portuaire » ou par celle de « grand port autonome ». **M. Philippe Duron** a indiqué que ces amendements visaient à pallier l'impossibilité de traduire en anglais le terme de « grand port maritime », alors même que l'essentiel du commerce international se fait dans cette langue. Les dénominations proposées ont quant à elles un équivalent courant en anglais qui est soit « port authority » soit « great port authority ». Tout en signalant qu'il comprenait les intentions de l'auteur de l'amendement, **le rapporteur, M. Jean-Yves Besselat**, a indiqué qu'il y était défavorable, soulignant notamment que le terme d'« autorité portuaire » prêtait à confusion dans la mesure où il était déjà utilisé dans des dispositions concernant la police des ports maritimes. Il a ajouté que le qualificatif « d'autonome » ne correspondait plus à rien aujourd'hui et qu'il était important de changer de dénomination pour les principaux ports français à l'occasion de la réforme. La commission a ensuite *rejeté* ces deux amendements.

Article additionnel avant l'article 1^{er}

Organisation d'un CIIACT portuaire

Elle a ensuite examiné un amendement du rapporteur prévoyant la réunion, dans un délai d'un an suivant la publication de la loi, d'un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIIACT) consacré à la définition d'une stratégie nationale de développement des ports et de leurs dessertes, qui tienne compte des projets stratégiques élaborés par les grands ports maritimes. **Le rapporteur** a indiqué qu'il considérait que cet amendement était l'aboutissement logique des remarques de chacun des intervenants. Il a souligné la nécessité d'accompagner ce texte par un programme d'investissements d'envergure nationale, qui ne saurait être inscrit en tant que tel dans une loi qui n'est pas une loi de programmation. Pour autant, il est nécessaire que l'État définisse, à partir des orientations stratégiques retenues par les grands ports maritimes dans leur projet, un plan pluriannuel de développement des ports et de leurs dessertes, en précisant les moyens de financement qui y sont associés : cet amendement propose un cadre pour le réaliser. Le rapporteur a rappelé à ce titre qu'aucun comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire ne s'était réuni en matière portuaire depuis une trentaine d'années. **M. Jean-Yves Le Bouillonnet** a fait remarquer qu'il serait préférable de ne pas trop orienter la réflexion du CIIACT et de rester dans la généralité comme le fait d'ailleurs l'amendement présenté dans le même esprit par l'opposition. La commission a ensuite *adopté* l'amendement du rapporteur, rendant sans objet l'amendement analogue présenté par M. Philippe Duron.

Avant l'article 1^{er}

Puis, suivant l'avis défavorable de son rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul prévoyant le dépôt devant le Parlement d'un bilan économique, financier et social de la réforme opérée par la loi du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Article 1^{er}

(articles L. 100-1[nouveau], L. 101-1, L. 101-2 à L. 101-6 [nouveaux], L. 102-1 à L. 102-8 [nouveaux], L. 103-1 à L. 103-2 [nouveaux], L. 106-1 à L. 106-3 [nouveaux]
du code des ports maritimes)

Réforme de l'organisation portuaire et création des grands ports maritimes

Conformément à l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement de suppression de l'article premier présenté par M. Daniel Paul.

TITRE PRÉLIMINAIRE

ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

L'article premier réécrit le titre préliminaire du livre premier du code des ports maritimes relatif à l'organisation portuaire pour introduire dans la classification des ports maritimes une nouvelle catégorie de ports, les « grands ports maritimes », et préciser dans six autres nouveaux chapitres leurs modalités de création, leurs missions, leur gouvernance et leurs modalités de fonctionnement.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

ORGANISATION PORTUAIRE

Il crée tout d'abord un chapitre préliminaire, qui reprend en fait le classement des ports maritimes de commerce et de pêche figurant à l'actuel article L. 101-1 du code des ports maritimes, en complétant ce classement et en attribuant à ces dispositions une nouvelle numérotation (L. 100-1).

Article L. 100-1 [nouveau] du code des ports maritimes

Organisation portuaire

Plutôt que de modifier directement les dispositions relatives aux ports autonomes regroupées au titre Ier du code des ports maritimes, le gouvernement a fait le choix de recourir à la création d'une nouvelle catégorie d'établissement portuaire afin de permettre une transformation progressive des ports autonomes et un traitement différencié pour les ports outre-mer. Une mission a en effet été confiée au Conseil général des ponts et chaussées, à l'Inspection générale des finances et à l'Inspection générale de l'administration sur les évolutions souhaitables des statuts et du mode d'organisation du port autonome de Guadeloupe et des ports maritimes relevant de l'État outre-mer et sur les adaptations législatives ou réglementaires qui s'avèreraient nécessaires pour prendre en compte les spécificités ultra-marines et insulaires. Dans l'attente de ces conclusions, qui ne seront pas connues avant la fin de cette année, il importe de maintenir pour le port de Guadeloupe l'intégralité des dispositions actuelles régissant les ports autonomes, qui restent regroupées au titre I^{er} du code des ports maritimes.

Les ports maritimes de commerce et de pêche français sont actuellement classés en quatre catégories, en vertu de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes :

– les ports maritimes autonomes, créés par décrets en Conseil d'État et relevant d'établissements publics à caractère mixte (administratif et industriel et commercial) placés sous la tutelle de l'État, qui sont au nombre de huit et traitent près de 80 % du trafic maritime de marchandises : Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux, le port de Guadeloupe et

depuis 2006, La Rochelle La Pallice. Cette catégorie de ports a été instituée par une loi du 12 juin 1920, créant les ports autonomes du Havre et de Bordeaux, et son régime juridique et financier actuel a été fixé par la loi du 29 juin 1965 ;

– les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements. Cette catégorie s’est étoffée depuis le transfert intervenu au plus tard le 1^{er} janvier 2007 des 18 ports non autonomes de l’État ⁽¹⁾, encore appelés ports d’intérêt national, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, en vertu de l’article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui s’ajoutent aux 304 ports décentralisés de commerce et de pêche transférés en 1983 aux collectivités locales en fonction de leurs compétences ⁽²⁾.

– les ports d’outre-mer relevant de l’État, dont l’exploitation est le plus souvent concédée aux chambres de commerce et d’industrie : Port-Réunion, Fort-de France, Dégrad-des-Cannes en Guyane et Saint-Pierre et Miquelon.

– le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l’établissement public du parc national de Port-Cros.

Les deux ports autonomes fluviaux de Paris et de Strasbourg sont régis par des dispositions spécifiques et ne relèvent pas en tant que tels du code des ports maritimes.

Les alinéas 6 à 11 du présent article reprennent cette classification dans un nouvel article L. 100-1 et **l’alinéa 7** insère dans cette liste une nouvelle catégorie de ports, intitulée « grands ports maritimes », définie dans les chapitres suivants du même titre du code des ports maritimes. Il est donc proposé d’abandonner le qualificatif d’autonome, qui, selon les propos du ministre lors des débats au Sénat, se révélait ambigu et peu compréhensible aux yeux de nos concitoyens.

CHAPITRE PREMIER

INSTITUTION, ATTRIBUTIONS ET RÉGIME FINANCIER DES GRANDS PORTS MARITIMES

L’alinéa 12 introduit dans le titre préliminaire du code des ports maritimes un chapitre premier consacré à l’institution, aux attributions et au régime financier des grands ports maritimes (GPM), composé de cinq sections et de six articles.

⁽¹⁾ Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, La Rochelle (port de pêche de Chef de Baie), Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice et Larivot en Guyane.

⁽²⁾ Les ports de commerce ont été transférés aux régions, les ports de pêche aux départements.

Section 1

Institution

Article L. 101-1 du code des ports maritimes

Procédure de création des grands ports maritimes

Unique article de la première section relative à l'institution des grands ports maritimes, l'article L. 101-1 du code des ports maritimes, dans sa nouvelle rédaction, prévoit la faculté pour l'État d'instituer par décret en Conseil d'État un organisme appelé « grand port maritime », lorsque l'importance « particulière » d'un port le justifie. Cette rédaction se distingue de celle en vigueur pour les ports autonomes à l'article L. 111-1 du même code qui prévoit simplement que « *l'administration des ports de commerce, dont l'importance le justifie* » –sans autre précision–, « *est confiée à des organismes dénommés « ports autonomes », créés par décret en Conseil d'État* ».

En outre, cette importance particulière est appréciée au regard d'une double dimension : celle du développement économique et celle de l'aménagement du territoire.

Le renvoi au domaine réglementaire pour la création des GPM apparaît ici à la fois tout à fait légitime - dans la mesure où n'entre dans le domaine du législateur en vertu de l'article 34 de la Constitution que la fixation des règles concernant la création de catégories d'établissements publics - et comme présentant suffisamment de garanties, s'agissant de la procédure solennelle du décret en Conseil d'État.

Selon les indications fournies par M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, le 20 mai dernier au Sénat, la création des sept grands ports maritimes métropolitains devrait avoir lieu avant la fin de l'année, dès que la loi aura été promulguée et que les textes réglementaires d'application auront été publiés.

Le Sénat n'a quasiment pas modifié cette section, en n'y apportant qu'une amélioration rédactionnelle à l'article L. 101-1 du code des ports maritimes.

Section 2

Statuts et missions

La section II du nouveau chapitre premier du titre préliminaire du code des ports maritimes définit le statut et les missions des GPM.

Article L. 101-2 [nouveau] du code des ports maritimes

Statut des grands ports maritimes

Le nouvel article L. 101-2 dispose que les GPM sont des établissements publics de l'État, comme le sont actuellement les ports maritimes autonomes. Ils

seront donc dotés de la personnalité morale et de l'autonomie budgétaire, sous la tutelle et le contrôle économique et financier de l'État.

Le maintien du statut d'établissement public national n'était pas le seul choix envisageable. Une alternative possible est la transformation des ports autonomes en société anonyme. Mais, comme l'indiquent à la fois le rapport public thématique de la Cour des comptes de juillet 2006 et le rapport sur la modernisation des ports autonomes élaboré conjointement par l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des ponts et chaussées⁽¹⁾ rédigé un an plus tard, le statut d'établissement public en tant que tel ne constitue pas un handicap.

Tout d'abord, hormis le cas particulier du Royaume-Uni (sociétés à capitaux essentiellement privés à Felixstowe, Manchester ou Southampton), la plupart des grands ports du nord et du Sud de l'Europe ont des statuts très proches : en Espagne (coexistence d'un établissement public national « *Puertos del Estado* » ayant un rôle de coordination et d'établissements publics locaux dans chaque port), en Italie ou en Belgique, les principaux ports sont des organismes publics dotés de la personnalité juridique. Seuls les ports de Brême en Allemagne et de Rotterdam au Pays-Bas sont devenus depuis peu des sociétés anonymes constituées de capitaux publics.

Par ailleurs, outre les problèmes d'acceptation sociale, la transformation de ports autonomes en sociétés anonymes (SA) présente certains inconvénients : la gestion du domaine portuaire serait particulièrement complexe, dans la mesure où une partie du domaine public ne pourrait être affectée à une SA ; la création d'une SA ne se traduirait pas forcément par une influence plus forte des collectivités locales si le capital restait majoritairement détenu par l'État ; la fiscalité serait plus lourde et l'entrée de capitaux privés pourrait créer une défiance chez les autres entreprises clientes du port. Force aussi est de constater qu'en matière de pratiques comptables, une évolution est déjà engagée au sein des établissements publics des ports autonomes, avec un passage de la comptabilité publique à la comptabilité d'entreprise au 1^{er} janvier 2009. Il n'y aura donc pas d'avantage à créer une SA sur ce point.

La question du statut juridique est donc finalement secondaire par rapport à celle d'une évolution des missions du port autonome et rien n'empêche un établissement public d'avoir un mode de gouvernance et des relations avec l'État plus modernes.

Le choix du maintien du statut d'établissement public de l'État, mais avec un mode de fonctionnement rénové et des missions redéfinies, est donc conforme aux préconisations du rapport Gressier, selon lequel « *le statut d'établissement public apparaît le plus conforme aux nouvelles missions des ports autonomes* ».

⁽¹⁾ Encore appelé « Rapport Gressier ».

Le Sénat l'a d'ailleurs pleinement approuvé, en se contentant de supprimer une référence redondante à la tutelle de l'État dans ce nouvel article codifié.

Article L. 101-3 [nouveau] du code des ports maritimes

Missions des grands ports maritimes

Le nouvel article L. 101-3 définit quant à lui les nouvelles missions des grands ports maritimes. Les missions des ports autonomes sont actuellement précisées à l'article L. 111-2 du code des ports maritimes. À l'intérieur de leur circonscription, ils sont chargés :

- des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction du port et de ses dépendances,
- de l'entretien du port et de ses dépendances,
- de l'exploitation du port et des ses dépendances,
- de la police portuaire,
- de la gestion du domaine immobilier qui leur est affecté.

À côté de ces missions générales, les ports autonomes peuvent être autorisés à créer ou aménager des zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

Le nouvel article L. 101-3 vise à recentrer l'activité des grands ports maritimes sur leurs missions d'aménagement, leurs pouvoirs de police et leurs responsabilités stratégiques, en les désengageant des activités relevant du champ concurrentiel, sauf cas exceptionnels.

Le premier paragraphe du nouvel article L. 101-3 définit positivement les missions exercées par le GPM dans les limites de sa circonscription, après avoir posé un cadre général à l'exercice de ces missions. La définition de ces missions est primordiale car les établissements publics sont soumis au principe de spécialité et n'ont donc pas le droit d'exercer des activités qui seraient sans rapport direct avec la ou les missions définies par leurs textes institutifs.

L'exercice des missions du grand port maritime devra s'inscrire dans une double logique. Le GPM devra d'abord concilier ses missions avec la prise en compte des « *enjeux du développement durable* », notion qui associe exigences environnementales, économiques et sociales. Il devra donc promouvoir une vision intégrée et globale de son action. Cette préoccupation, que le Sénat a substituée à l'expression moins complète d'« *enjeux économiques et environnementaux* », est tout à fait nouvelle et conforme à l'article 6 de la Charte de l'environnement adossée à la Constitution, qui prévoit que « *les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social* ». En faisant des GPM des acteurs du développement durable, elle s'inscrit également dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, qui a

notamment fixé des objectifs ambitieux en matière de report modal, à la réalisation desquels les GPM devront contribuer.

Le Sénat, à l'initiative du rapporteur de la Commission des affaires économiques et avec l'avis favorable du gouvernement, a ajouté à cette exigence le respect des règles de concurrence. Si à l'échelon national le conseil de la concurrence, qui devrait être transformé à l'issue de l'adoption de la loi de modernisation de l'économie en « Autorité de la Concurrence », avec des pouvoirs renforcés, peut être saisi et intervenir en matière portuaire⁽¹⁾, il importe de permettre en amont à l'établissement du grand port maritime de promouvoir l'instauration d'une véritable concurrence et de jouer son rôle de régulation des activités portuaires, notamment lors de la conclusion des conventions d'occupation du domaine portuaire avec les opérateurs. En effet, le secteur de la manutention portuaire connaît une concentration croissante, qui pourrait conduire à l'apparition de monopoles ou d'oligopoles, face à des clients qui ne peuvent parfois trouver d'autres alternatives pour le transport de leurs marchandises. L'attention de votre rapporteur a notamment été appelée lors de ses auditions sur la position dominante du groupe Sea Invest, manutentionnaire d'origine belge, dans plusieurs ports français pour la manutention des vracs secs, depuis son rachat de l'opérateur français SAGA et de SOGEMA. À cela s'ajoute la volonté des grands armateurs de contrôler toute la chaîne de transport, en amont comme en aval. Au Havre, par exemple, plus de la moitié des conteneurs est désormais traitée par deux entreprises de manutention qui sont des « joint-venture » constituées avec de grands armateurs ; l'une, GMP (Générale de Manutention Portuaire), détenue par CMA-CGM et DP-World, l'autre par MSC et Terminaux de Normandie.

La constitution de monopoles ou d'oligopoles pourrait déséquilibrer l'économie d'un port et obérer à terme son développement, en faisant dépendre celui-ci du maintien de la présence de l'armateur. C'est pourquoi, au-delà des règles de droit commun en matière de concurrence et d'entente, de l'existence du conseil de la concurrence au niveau national et du contrôle exercé à l'échelon communautaire par la Commission européenne, le rapporteur du Sénat, soutenu en cela par les membres de la Haute assemblée et le Gouvernement, a souhaité réaffirmer le rôle de l'autorité portuaire en la matière, en lui donnant un fondement légal pour prévenir les abus de position dominante. L'établissement public doit donc veiller, notamment par sa gestion domaniale, à ne pas créer de situation susceptible de perturber la concurrence, en prenant en compte l'échelle pertinente pour chaque marché, et prêter attention aux changements de capitaux des opérateurs de manutention. Il pourrait également, en vertu du nouvel article L. 103-2 (4°), avec l'accord de l'autorité administrative et si son projet stratégique le prévoit, prendre des prises de participation minoritaires dans une société de droit privé, le cas échéant en association avec les collectivités locales, en vue de faire cesser une situation de monopole.

⁽¹⁾ Voir notamment la décision du Conseil de la Concurrence du 13 septembre 2007.

Sous réserve de l'intégration des enjeux du développement durable et du respect des règles de concurrence, le I du nouvel article L. 101-3 prévoit que les missions des GPM qu'il énumère seront exercées selon "les modalités" qu'ils déterminent. Ce faisant, il propose un cadre pragmatique et non rigide pour l'exercice de ces missions, qui laisse une certaine autonomie aux GPM.

Les deux premières missions des GPM relèvent clairement de leurs missions d'autorité publique.

La première de ces missions est la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes (entretien et exploitation des écluses et des chenaux d'accès maritime, dragages, digues et ouvrages de protection contre la mer...). S'il appartient aux GPM d'intervenir pour garantir les accès maritimes, il convient cependant d'indiquer que le financement de ces opérations est assuré par l'État selon les modalités prévues au nouvel article L. 101-5 du code des ports maritimes (qui reprend les dispositions prévues à l'article L. 111-4 pour les ports autonomes).

La seconde est relative à la police portuaire (conservation du domaine public, police de l'exploitation du port qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins, police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires), à la sûreté (titre III du livre III du code des ports maritimes : protection contre le terrorisme), et à la sécurité (sécurité des travailleurs et usagers du port pendant les opérations portuaires, prévention des pollutions et incendies, signalisation et balisage, marchandises dangereuses...). Le GPM est également chargé d'une façon générale de « *toutes les missions concourant au bon fonctionnement général du port* » (réception et accueil des navires, aides à la navigation ou entretien de la voirie par exemple).

Les missions suivantes (3° à 5°) peuvent être rattachées au rôle d'aménageur et d'investisseur du GPM.

Il s'agit d'abord de la gestion et de la valorisation du domaine portuaire (3°). Cette mission est appelée à prendre une nouvelle dimension, dans la mesure où elle influe notablement sur l'attractivité de la place portuaire (politique tarifaire et fixation des droits de port, capacité à offrir des terrains d'accueil) et que les disponibilités foncières des ports ont été réduites par le développement des zonages environnementaux et l'extension des périmètres de sécurité autour des installations classées. Elle est également appelée à prendre une nouvelle dimension, dans la mesure où le port ne sera plus seulement affectataire de ce domaine mais dans la plupart des cas propriétaire. Il est en effet prévu, en vertu du nouvel article L. 101-6 du code des ports maritimes (voir *infra*) et de l'article 12 du projet de loi, un transfert en pleine propriété du domaine portuaire de l'État au GPM, à l'exclusion du domaine public naturel maritime et fluvial.

Le Sénat a par ailleurs adopté un amendement du gouvernement précisant le rôle du GPM à l'égard du domaine public naturel et des espaces naturels qui ne

feraient pas partie de ce domaine, à l'intérieur de la circonscription du port (3° bis). Il a considéré que le GPM avait besoin d'avoir une vision globale de son périmètre, tout en prévoyant des garanties sur le devenir des espaces naturels et la protection du littoral et des estuaires. À la différence des autres espaces du domaine portuaire, le GPM a ici un rôle de « *gestion et de préservation* », et non pas de « *valorisation* », des espaces dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés, « *selon les modalités qu'il détermine* ». Il pourra donc le cas échéant, s'il l'estime opportun, déléguer la gestion de ces espaces à d'autres organismes tels des associations agréées de protection de l'environnement ou d'autres établissements publics, tels le Conservatoire du littoral.

En vertu du nouvel article L. 101-6 du code des ports maritimes et de l'article 12 du projet de loi, le domaine public maritime (DPM) naturel et le domaine public fluvial (DPF) naturel resteront propriété de l'État; en conséquence, pour ces espaces, il n'y aura aucun changement par rapport à la situation actuelle : le GPM ne pourra être qu'affectataire des espaces relevant des DPM et DPF naturels, qui continueront le cas échéant à être remis en gestion à d'autres organismes. Pour les espaces naturels relevant aujourd'hui d'autres éléments du domaine public ou du domaine privé de l'État, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, a précisé lors des débats au Sénat le 20 mai dernier que le fait de confier aux GPM la pleine gestion du domaine dont ils sont actuellement les simples affectataires « *ne change rien aux règles de gestion des terrains : ceux qui sont aujourd'hui gérés par des associations ou par le Conservatoire du littoral resteront gérés par les associations ou par le Conservatoire* ». Votre rapporteur ajoute également que la réglementation des espaces naturels protégés s'applique quelle que soit la nature juridique des terrains et quel que soit leur gestionnaire.

Par ailleurs, le 3° bis du nouvel article L. 101-3, introduit par le Sénat dans l'énumération des missions du GPM, prévoit aussi une procédure particulière pour les espaces naturels : le GPM devra obligatoirement consulter le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur les programmes d'aménagement affectant les espaces naturels. L'article 12 bis ajouté par le Sénat à l'initiative du Gouvernement prévoit en effet la création de trois conseils scientifiques d'estuaire, pour la Seine, la Loire et la Gironde.

Le GPM est également compétent pour l'entretien et la construction de l'infrastructure portuaire (4°), notamment pour les bassins et terre-pleins, ainsi que les voies et terminaux de desserte terrestre. Il convient de rappeler que l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes a conféré aux autorités portuaires la compétence, au lieu et place de Réseau Ferré de France, pour construire et gérer les voies ferrées à l'intérieur de leur circonscription. Les dispositions de cette ordonnance, qui représentent une réelle opportunité de rationalisation et de développement des flux ferroviaires, ne commencent cependant à s'appliquer que depuis quelques mois, dans la mesure où les arrêtés d'application n'ont été publiés qu'à la fin du mois de mars 2008. Le projet de loi portant réforme portuaire

complétera ce dispositif, dans la mesure où les voies fluviales terminales vont être transférées aux GPM.

Il est en effet essentiel de donner aux GPM les moyens d'intervenir pour améliorer les interfaces mer/terre. Le rapport thématique précité de la Cour des Comptes de 2006 relevait ainsi que « *la seule sortie du port du Havre prenait encore huit heures en moyenne début 2005, soit un délai bien supérieur au temps d'un aller-retour vers Paris par la route* » et que le parcours ferroviaire terminal, faute notamment de modernisation, était à l'origine d'un coût important (l'équivalent en moyenne de 20 % du coût de traction de « bout en bout ») qui pénalisait ce mode de transport.

Il est également essentiel que le rôle du GPM ne se limite pas aux seules voies figurant dans la zone portuaire mais que celui-ci prête une attention renforcée aux liaisons existant avec son « hinterland », c'est-à-dire avec son arrière-pays commercial. En effet, l'une des raisons essentielles de la perte de compétitivité des ports français est leur insertion insuffisante dans les réseaux de desserte continentale et leur mauvaise articulation avec leur zone de chalandise potentielle. La concurrence s'exerce aujourd'hui entre chaînes de transport, dont les ports ne sont que l'un des maillons, constat que résume parfaitement l'expression selon laquelle « *la bataille maritime se gagne à terre* ». De plus, comme le soulignait déjà en 1999 le rapport du conseil national des transports sur les dessertes portuaires, la réduction du nombre d'escales et leur massification impliquent le recours accru aux modes de transport adaptés pour des flux importants et à longue distance que sont le cabotage maritime, le transport fluvial et le mode ferroviaire. Or, le transport routier reste largement prédominant dans la desserte des ports français (à l'exception du port de Dunkerque, en raison de la nature des matériaux qui y transitent) : alors que la moitié de l'acheminement des conteneurs du port de Rotterdam est assurée par le fer et le fleuve, moins de 15 % des conteneurs du port de Havre sont évacués par des modes de transport alternatifs à la route.

Votre rapporteur approuve donc pleinement le 4° bis du nouvel article L. 101-3 issu de l'adoption par le Sénat d'un amendement présenté par M. Le Cam et les membres du groupe communiste, républicain et citoyen, sous-amendé par le Gouvernement, ajoutant dans la liste des missions du GPM la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés. Il faut rappeler à cet égard les problèmes posés par l'absence de coordination dans les décisions de programmation du projet Port 2000 et des travaux d'aménagement des dessertes ferroviaires sous maîtrise d'ouvrage de RFF, qui contraignent le port autonome du Havre à organiser des modes d'exploitation transitoires alternatifs pendant plusieurs années. En outre, l'extension de l'hinterland du port du Havre est tributaire du contournement de la région parisienne, de même que celui de Marseille des projets de contournement des nœuds de congestion de Lyon, de Nîmes et de Montpellier. Or, seule la massification des transports, permise par le rail et la voie d'eau, permettra une baisse des coûts et la reconquête de parts de marchés pour les ports français.

Le 4° *bis* introduit par le Sénat met donc en avant cette nécessaire coopération entre les GPM et les autorités gestionnaires et organisatrices de transport ferroviaire et fluvial, ainsi que la faculté pour les GPM de soutenir des projets favorisant un report modal, en complémentarité avec l'État (par exemple, réalisation d'une liaison fluviale de la darse 2 à Marseille, écluse fluviale au Havre). Il permettra également aux GPM de favoriser la création d'opérateurs de proximité, pour faciliter leur desserte ferroviaire et remettre à la SNCF un maximum de trains, à l'instar de ce qui a été fait par le port de Hambourg.

Le rôle d'investisseur et d'aménageur des GPM ne se limitera pas aux seules infrastructures portuaires puisque le 5° du nouvel article L. 101-3 confie aux GPM l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques « *liées à l'activité portuaire* ».

Enfin, au-delà des fonctions d'autorité publique, d'aménageur et d'investisseur, l'établissement public portuaire a un rôle de promotion générale du port (6°). Comme l'indique le rapport « Gressier », « *le "marketing" d'une place portuaire auprès des armateurs, des chargeurs et, de plus en plus, des grands logisticiens, revêt une importance capitale pour attirer et fixer de nouveaux trafics* ».

Le II du nouvel article L. 101-3 définit ce que ne peut plus faire le GPM, sauf cas exceptionnels : il pose le principe général, mais non absolu, d'une interdiction d'exploitation des outillages (grues, portiques...) utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires, et fait donc évoluer les ports français du modèle du « port outil » au modèle du « port propriétaire ». Mettant fin à une exception française qui ne se justifie plus, c'est-à-dire la dichotomie existant entre la manutention verticale confiée aux personnels des ports et la manutention horizontale confiée aux dockers salariés des entreprises de manutention, il constitue la principale innovation par rapport aux dispositions actuelles définissant les missions des ports autonomes à l'article L. 111-2 du code des ports maritimes et constitue le prolongement de la réforme des dockers intervenue en 1992. Il permettra d'instaurer une unité de commandement dans l'organisation des opérations de manutention, dont l'absence a été identifiée successivement par la Cour des comptes à plusieurs reprises (rapports de 1999 et de 2006) et par la mission conjointe du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'inspection générale des Finances comme l'une des causes principales du manque de productivité et de perte de compétitivité des ports français. Seul le port autonome de Dunkerque, confronté à la concurrence très vive des grands ports belges situés à quelques dizaines de kilomètres, a déjà mis en place deux terminaux intégrés en 1999 et 2001, l'un pour les pondéreux avec Sea Invest/Sea Bulk, l'autre pour les pondéreux avec une filiale des chemins de fer belges, IFB.

Votre rapporteur rappelle également que l'activité d'exploitation d'outillage a été considérée par la Cour de Justice des Communautés Européennes

comme relevant du secteur concurrentiel et non d'un service d'intérêt économique général (arrêt de la CJCE C179-90 du 10 décembre 1991 *Port de Gênes*).

Ce principe d'interdiction d'exploitation des outillages est assorti de dérogations légales, définies et encadrées au nouvel article L. 103-2 du code des ports maritimes, ce qui permet de faire « du cousu main » et d'adapter ce principe aux réalités locales et à la situation respective de chaque GPM.

Le III du nouvel article L. 101-3 du code des ports maritimes concerne les actions susceptibles d'être mises en œuvre par le GPM aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de sa circonscription. Il permet au GPM d'exercer des activités ou de réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir au développement de la place portuaire, notamment par l'intermédiaire de prises de participation. Il peut permettre une implication croissante des ports français dans la réalisation de « ports secs » (sites intermodaux à l'intérieur des terres) situés dans leur zone de chalandise, comme le font déjà les ports de Rotterdam, d'Anvers ou de Barcelone, qui n'hésitent pas à investir au-delà de leur zone portuaire pour développer leur trafic. Il autorise aussi, par exemple, le GPM à investir dans un opérateur fluvial. Le Sénat, à l'initiative du rapporteur de la commission des affaires économiques, a élargi cette faculté aux activités ou acquisitions concourant à la modernisation du port. Outre leur lien nécessaire avec le développement et la modernisation du port, plusieurs conditions encadrent ces activités : elles ne doivent pas conduire le GPM à exploiter des outillages ; elles doivent se faire également en conformité avec le respect des règles de concurrence et des enjeux du développement durable.

Ce paragraphe autorise également dans son second alinéa les prestations de services à des tiers, à condition que le GPM les réalise déjà pour son propre compte ou qu'elles constituent le prolongement de ses missions (missions connexes). Il peut s'agir notamment de prestations d'ingénierie réalisées dans le cadre de la coopération internationale avec d'autres ports étrangers ou de la fourniture de systèmes d'information développés par le GPM.

*

* *

Suivant l'avis défavorable de son rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à supprimer le nouvel article L. 101-3 du code des ports maritimes définissant les missions des grands ports maritimes, ainsi qu'un amendement de M. Philippe Duron complétant la définition de la mission de gestion et de valorisation du domaine des grands ports maritimes en donnant à ces derniers la possibilité de confier la gestion des espaces à vocation naturelle à des organismes ou associations spécialisés. Elle a ensuite *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à garantir que le domaine portuaire est bien utilisé pour le développement de l'activité commerciale par voie maritime et un amendement du même auteur conférant aux grands ports maritimes une mission d'organisation,

et non de simple promotion, de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales par le biais de conventions spécifiques avec les opérateurs concernés.

Section 3

Circonscription

Article L. 101-4 [nouveau] du code des ports maritimes

Circonscription des grands ports maritimes

La section III du nouveau chapitre premier du titre préliminaire du code des ports maritimes créée par le projet de loi est relative à la délimitation de la circonscription des GPM. La définition de cette circonscription est la même que celle prévue pour les ports autonomes à l'article L. 111-3 du code des ports maritimes : elle « *comprend les accès maritimes* » et « *peut englober des ports desservis par ces accès* ». En revanche, la procédure de délimitation de cette circonscription est allégée par rapport à celle existant pour les ports autonomes : seules les conditions de délimitation à terre et en mer, c'est-à-dire le cadre général de cette délimitation, seront fixées par décret en Conseil d'État. La délimitation de la circonscription de chaque GPM ne fera plus l'objet d'un décret en Conseil d'État, mais sera déconcentrée et pourra intervenir sous forme d'un simple arrêté préfectoral, ce qui permettra de gagner plusieurs mois dans la prise de décision, ce qui peut être crucial pour suivre les évolutions rapides d'un secteur maritime désormais mondialisé. En revanche, même si elle est allégée, cette procédure comportera toujours une enquête, qui permettra de recueillir l'avis des acteurs concernés (notamment des services de l'État et collectivités locales intéressés). Elle s'appliquera surtout pour les modifications ultérieures des limites des circonscriptions des futurs GPM dans la mesure où le nouvel article L. 101-6 du code des ports maritimes prévoit que les ports autonomes conserveront la même circonscription lors de leur transformation en GPM.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul supprimant le nouvel article L. 101-4 du code des ports maritimes afin de revenir sur l'allègement des procédures de délimitation des circonscriptions portuaires prévu par le projet de loi.

Section 4

Régime financier

Article L. 101-5 [nouveau] du code des ports maritimes

Régime financier applicable aux grands ports maritimes

La section IV décrit le régime financier applicable aux ports maritimes : il s'agit de celui prévu à l'article L. 111-4 pour les ports autonomes pour les dépenses d'entretien et d'exploitation des accès maritimes : l'État supporte intégralement les

frais consécutifs à l'entretien et à l'exploitation des écluses d'accès, à l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, ainsi que les dépenses relatives aux engins de dragage. Comme le souligne le rapport Gressier, cette règle n'a malheureusement pas été respectée par l'État ces dix dernières années. En 2006, l'État n'a contribué qu'à hauteur de 47 millions d'euros au financement de cette mission, ce qui ne correspond qu'à un peu plus de 60 % des dépenses supportées par les ports autonomes à ce titre. Or, dans les ports du « range nord », l'État (ou la région flamande en Belgique) continue à prendre en charge la totalité de ces dépenses, qui relèvent comme en France de la puissance publique. Ce désengagement de l'État, qui se traduit par le transfert d'une charge d'exploitation sur les ports, notamment d'estuaire, et par une dégradation de leur capacité d'autofinancement, constitue donc un désavantage compétitif pour les principaux ports français à l'égard de leurs concurrents. Il est donc essentiel que ce projet de loi soit associé à un effort financier de l'État pérenne dans le temps. Un rattrapage total sur cinq ans a été annoncé par le secrétaire d'État chargé des transports lors des débats au Sénat, conformément aux indications figurant dans l'exposé des motifs du projet de loi. Votre rapporteur veillera, en sa qualité de rapporteur pour avis des crédits affectés aux transports maritimes, à ce que ces engagements se concrétisent chaque année en loi de finances.

En revanche, s'il réaffirme les responsabilités de l'État en matière d'accès maritimes, le nouvel article L. 101-5 ne reprend pas les dispositions des articles L. 111-5 et 111-6 applicables aux ports autonomes, selon lesquelles l'État doit également participer à hauteur de 80 % aux investissements de modernisation des ouvrages d'accès et de protection contre la mer et de creusement des bassins et de 60 % pour les autres infrastructures. Outre le caractère réglementaire de ces dispositions reconnu par le Conseil constitutionnel dans une décision du 17 décembre 1992, l'absence d'application de ce régime financier avait conduit la Cour des Comptes à en recommander l'adaptation dès 1999. En effet, il conduit les ports autonomes à être éligible à un niveau de concours financier théorique substantiel, qui en pratique n'est jamais atteint, alors que la Commission européenne exerce un contrôle de plus en plus strict en matière d'aides publiques. De plus, le caractère automatique et uniforme de cette participation aux investissements ne permet pas de mettre en avant l'impératif d'efficacité de la dépense publique et la rentabilité socio-économique des projets d'investissement. La participation de l'État à des projets d'infrastructures est désormais déterminée en fonction de leur taux de rentabilité interne. Enfin, dans un contexte de ressources budgétaires limitées, ce cadre trop rigide, qui impose un pourcentage précis de prise en charge des dépenses par l'État, pourrait retarder la réalisation de travaux qui auraient pu être financés par ailleurs.

S'il regrette vivement le désengagement financier de l'État pendant les vingt dernières années, votre rapporteur prend acte du caractère inadapté et peu réaliste de ce régime financier et de l'inutilité de le faire perdurer. Il importe cependant qu'au-delà de la fixation de pourcentages, par nature trop figés et inadaptés à la diversité des projets, le principe de la participation financière de

l'État aux dépenses d'infrastructures portuaires ne soit pas en lui-même abandonné, notamment pour les grosses infrastructures (creusement de chenal, de bassins...), et figure au niveau de la partie réglementaire du code des ports maritimes.

Votre rapporteur se félicite aussi de la volonté du Gouvernement d'associer au projet de loi un plan d'investissement, qui permettra à l'État de doubler sa participation aux investissements concernant les ports autonomes et leurs dessertes dans les contrats de projet État-régions pour la période 2009-2013, soit un complément de 174 millions d'euros.

Les contributions de l'État pourront désormais être modulées en fonction des opérations et figureront clairement dans les contrats conclus entre chaque GPM et l'État, que le Sénat a rendu obligatoires pour la mise en œuvre du projet stratégique de chaque port.

Votre rapporteur estime cependant que ces engagements de l'État devront être repris et précisés port par port dans un Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT), qui devra se tenir dans un délai d'un an suivant la publication de cette loi. Ce CIACT, exclusivement consacré au domaine portuaire, définira, à partir d'une synthèse des projets stratégiques des GPM, la stratégie nationale de développement des ports maritimes et de leurs dessertes (notamment en matière de fret ferroviaire, de liaisons fluviales ou d'autoroutes de la mer), ainsi que le plan pluriannuel d'investissements qui lui est associé.

Le Sénat, à l'initiative du rapporteur de la Commission des affaires économiques et avec l'avis favorable du Gouvernement, a rajouté un alinéa renforçant l'autonomie du GPM et allégeant la tutelle de l'État pour certaines opérations ne nécessitant pas son concours financier. **L'alinéa 39** prévoit ainsi que le grand port maritime statue définitivement, c'est-à-dire sans obligation d'approbation par sa tutelle, pour les travaux devant être effectués dans le cadre de ses missions, sans concours financier de l'État et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port. Il s'agit en fait de la reprise des dispositions existant déjà à l'article L.113-1 du code des ports maritimes pour les ports autonomes.

Section 5

Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État

Article L. 101-6 [nouveau] du code des ports maritimes

Substitution d'un grand port maritime à un port autonome ou à un port maritime outre-mer relevant de l'État

La section V précise les modalités de substitution des GPM aux ports maritimes relevant de l'État, c'est-à-dire aux ports autonomes mais aussi le cas échéant, et, dans un second temps en fonction des conclusions de la mission en cours, aux ports situés outre-mer et relevant de l'État.

Le I du nouvel article L. 101-6 du code des ports maritimes doit faire l'objet d'une lecture en parallèle avec l'article 12 du projet de loi : dans un premier temps, l'article 12 (applicable dès la promulgation de la loi portant réforme portuaire) procède à un transfert en pleine propriété et à titre gratuit aux ports autonomes (y compris celui de Guadeloupe) des biens de l'État affectés à la date de publication de la présente loi ainsi que des voies navigables gérées pour le compte de l'État (à l'exception des domaines publics naturels maritime et fluvial) ; ensuite, dans un second temps, une fois le GPM créé par décret en Conseil d'État, l'article L. 101-6 prévoit une remise gratuite des biens nécessaires à l'exercice des missions portuaires par le port autonome au GPM, à l'exclusion du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Le I du nouvel article L. 101-6 du code des ports maritimes, en se référant à l'État et à « l'établissement public délégataire » prend aussi en compte les spécificités liées à la remise de biens lors de la substitution de GPM aux ports maritimes outre-mer relevant de l'État, qui sont, à l'exclusion de celui de Saint-Pierre-et-Miquelon, concédés aujourd'hui aux chambres de commerce et d'industrie (qui possèdent généralement des bâtiments sur le port et des biens servant à son exploitation), qui sont des établissements publics de l'État.

Ce paragraphe dispose que cette remise de biens est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires. Ces dispositions régissant les transferts de biens lors de l'institution d'un GPM sont analogues à celles figurant à l'article L. 111-10 du code des ports maritimes qui ont été utilisées en 1965 lors de la remise des biens des chambres de commerce et d'industrie aux nouveaux ports autonomes.

L'alinéa 43 assure une parfaite continuité juridique lors de la substitution du GPM au port autonome ou port maritime relevant de l'État : le GPM reprend l'intégralité des droits et obligations attachés aux biens remis et activités transférés, y compris les éventuels emprunts, sous réserve bien entendu des dépenses qui restent prises en charge par l'État en vertu de l'article L. 101-5 (entretien et exploitation des accès maritimes).

Le deuxième paragraphe du nouvel article L. 101-6 ne s'applique qu'aux seuls ports autonomes, les ports maritimes relevant de l'État outre-mer n'ayant pas en tant que tels de circonscriptions. Lors de leur transformation en GPM, la circonscription des ports autonomes restera inchangée. Les modifications ultérieures suivront la nouvelle procédure déconcentrée prévue à l'article L. 101-4 (voir *supra*).

*

* *

La commission a examiné un amendement de M. Philippe Duron visant à étendre la possibilité de substituer un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État aux ports décentralisés. **M. Philippe Duron** a indiqué que les

dispositions prévues à l'article L. 101-6 du code des ports maritimes par le projet de loi devraient être utilisées pour moderniser l'ensemble des ports français et non les seuls ports autonomes. Après avoir fait remarquer que l'amendement proposé allait à l'encontre du processus de décentralisation, **le rapporteur** a ajouté que les ports décentralisés n'avaient pas été oubliés dans ce projet de loi, qui ouvrait au premier article L. 106-1 du code des ports maritimes de nouvelles opportunités pour la mutualisation de moyens et la poursuite d'actions communes entre grands ports maritimes et collectivités territoriales responsables de la gestion de ports décentralisés. De même, cet article permet dans son dernier alinéa à ces collectivités d'être associées à leur demande aux travaux d'un conseil de coordination interportuaire. Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* cet amendement.

CHAPITRE II

ORGANISATION

Le nouveau chapitre II du titre préliminaire du code des ports maritimes est consacré à l'organisation des GPM.

Article L. 102-1 [nouveau] du code des ports maritimes

Gouvernance du grand port maritime

Le nouvel article L. 102-1 définit la structure de gouvernance du GPM. Alors que l'administration des ports autonomes est assurée par un « *conseil d'administration, assisté d'un directeur* » (article L. 112-1 du code des ports maritimes), le projet de loi met en place un nouveau mode de gouvernance pour les GPM, plus proche de celui des entreprises privées : le GPM est dirigé par un directoire, placé sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Cette structure duale resserrée devrait faciliter et accélérer la prise de décision et permettre ainsi à l'établissement public de suivre plus rapidement les évolutions du secteur maritime, de plus en plus rapides dans un cadre mondialisé, et de réagir face à la concurrence internationale.

Section 1

Conseil de surveillance

La première section du nouveau chapitre II du titre préliminaire du code des ports maritimes concerne le conseil de surveillance.

Article L. 102-2 [nouveau] du code des ports maritimes

Composition du conseil de surveillance

Le nouvel article L. 102-2 décrit la composition de ce conseil, composé de 17 membres.

Cet effectif doit être comparé avec celui du conseil d'administration des ports autonomes, souvent critiqué pour son caractère « pléthorique », source

d'inefficacité. La composition actuelle des conseils d'administration est détaillée à l'article R. 111-1 du code des ports maritimes. Elle comporte 26 membres, répartis de la façon suivante : 3 représentants de l'État (un membre du Conseil d'État, un représentant local du ministère de l'économie et des finances, le préfet de région) ; 5 élus locaux (issus du conseil régional, du conseil général, du conseil municipal de la principale ville de la circonscription portuaire et des structures intercommunales concernées) ; 5 représentants les salariés du port autonome (dont un représentant des cadres) ; 1 représentant des ouvriers dockers du port ; 2 membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie ; 3 personnalités choisies sur une liste d'usagers du port proposée par la CCI ; 7 personnalités choisies en raison de leur compétence dans le domaine de l'économie ou des transports. Par comparaison, le conseil d'administration du port d'Anvers ne comprend que 18 membres.

La composition du conseil de surveillance des GPM envisagée dans le projet de loi déposé au Sénat comprenait 16 membres : 5 représentants de l'État, 4 représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, 3 représentants du personnel de l'établissement public du GPM, 4 personnalités qualifiées nommées par l'État. Le Sénat a légèrement modifié cette composition, en adoptant un amendement du rapporteur de la Commission des affaires économiques sous-amendé par le Gouvernement, ajoutant une personnalité qualifiée et réservant deux sièges au titre des personnalités qualifiées, l'un à un représentant élu de chambre consulaire (chambre de commerce et d'industrie, voire chambre d'agriculture ou des métiers), l'autre à un représentant du monde économique (qui peut tout aussi bien être choisi en fonction de ses compétences à l'échelon local, régional ou national). Votre rapporteur est favorable à la mention d'un représentant élu de chambre consulaire parmi les personnalités qualifiées et rappelle le rôle qu'ont pu jouer les chambres de commerce et d'industrie dans le développement des ports français. La mention d'un représentant du monde économique permettra aussi de garantir le maintien d'une « sensibilité » et de compétences économiques dans la gouvernance des GPM, au-delà de la culture administrative de l'État ou de la vision politique des élus. Le même amendement sénatorial a réservé l'un des trois sièges destinés aux salariés à un représentant des cadres et assimilés, afin de tenir compte de l'évolution des métiers et du profil sociologique des salariés de l'établissement portuaire consécutive au transfert des activités d'exploitation de l'outillage.

À l'initiative de M. Charles Josselin et des membres du groupe socialiste, le Sénat a également adopté un sous-amendement visant à réserver un siège au représentant de la région et un autre au représentant du département parmi les quatre sièges affectés aux collectivités locales et à leurs groupements. Ces deux collectivités locales sont en effet directement concernées par l'activité portuaire, compte tenu de leurs responsabilités en termes de transports, de développement économique ou d'aménagement urbain.

Cette composition apparaît tout à fait équilibrée à votre rapporteur, dans la mesure où elle conforte notamment la présence des collectivités territoriales (qui

détiennent 23 % des sièges contre 19 % auparavant), qui sont devenues l'un des principaux financeurs publics des ports (14 % du financement sur la période 1999-2007), tout en réaffirmant la présence de l'État, ce qui n'est pas dénué de sens dans un établissement public de l'État. En outre, en ne prévoyant pas de représentation des usagers ou clients directs du port dans le conseil de surveillance, ceux-ci siégeant désormais au conseil de développement créé par le nouvel article L. 102-6, elle permet au conseil de surveillance d'échapper aux conflits d'intérêt qui pourraient intervenir lors de certaines délibérations.

L'**alinéa 56** dispose que le président du conseil de surveillance est élu par ce conseil, comme l'est aujourd'hui le président du port autonome par le conseil d'administration. Si le nombre total de membres du conseil de surveillance est désormais impair (17), l'**alinéa 57**, introduit par le Sénat à l'initiative de M. Charles Revet, le rapporteur de la Commission des affaires économiques, attribue une voix prépondérante au président en cas de partage égal des voix, ce qui peut être utile en cas d'absence d'un ou plusieurs membres et de retour à un nombre impair. Il s'agit de la reprise au niveau législatif d'une disposition figurant à l'article R. 113-4 du code des ports maritimes pour le fonctionnement des conseils d'administration des ports autonomes.

*

* *

La commission a examiné deux amendements de M. Philippe Duron, l'un prévoyant un quatrième représentant des personnels au Conseil de surveillance des grands ports maritimes, et l'autre réservant l'un des sièges attribués aux représentants du personnel à un ouvrier. **M. Philippe Duron** a rappelé qu'au sein des conseils d'administration des ports autonomes siégeaient actuellement des représentants des ouvriers de la manutention. La gestion de ces personnels par des sociétés de manutention ne doit pas conduire à leur exclusion des instances comme le conseil de surveillance, dans la mesure où ils sont partie prenante de la cohésion sociale et de la gouvernance des ports, puisqu'ils en assurent la vie quotidienne. Le rapporteur ayant indiqué que les ouvriers de manutention seraient désormais représentés au sein du conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique du port, la commission a *rejeté* ces deux amendements.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a également *rejeté* trois amendements présentés par M. Philippe Duron, visant à donner aux collectivités locales de la circonscription portuaire un pouvoir de proposition en ce qui concerne les personnalités qualifiées et à réserver au sein de ce collège un siège à un représentant des ouvriers dockers et un siège à un représentant de l'Union locale maritime et portuaire.

Article L. 102-3 [nouveau] du code des ports maritimes

Attributions du conseil de surveillance

Le nouvel article L. 102-3 du code des ports maritimes décrit le rôle et les attributions du conseil de surveillance. L'organisation actuelle des ports autonomes, inchangée depuis plus de 40 ans, a été critiquée par la Cour des Comptes, de même que par le rapport Gressier : trop de questions viennent à l'ordre du jour du conseil d'administration, tandis que les orientations stratégiques du port n'y sont pas assez débattues. Le projet de loi instaure un nouveau mode de gouvernance plus opérationnel qui s'inspire des dispositions du code du commerce. La nouvelle structure duale mise en place clarifie les responsabilités, en confiant les tâches de gestion courante au directoire et celles de contrôle au conseil de surveillance. Alors que le conseil d'administration des ports autonomes « *est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port* » (article L.113-1 du code des ports maritimes), qu'il a donc une compétence générale qu'il peut déléguer pour partie au directeur, la nouvelle structure mise en place dans les GPM permet au conseil de surveillance de se recentrer sur les décisions essentielles et de pouvoir en débattre pleinement. **L'alinéa 58** dispose ainsi que le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion. La liste des opérations qui seront obligatoirement soumises à l'approbation du conseil de surveillance sera détaillée dans un décret en Conseil d'État (**alinéa 59**). Selon les indications fournies par le gouvernement à votre rapporteur, cette liste mentionnera notamment l'état prévisionnel de dépenses et de recettes, les comptes annuels, les prises, cessions ou extensions de participation financière, les déclassements de terrains faisant partie du domaine public, les cessions pour un montant supérieur à un seuil, les opérations d'investissement d'un montant supérieur à un seuil et les emprunts. Pour exercer sa mission, le conseil de surveillance se voit octroyer un large pouvoir d'investigation, ainsi qu'un droit de communication de documents (**alinéa 60**). **L'alinéa 61** prévoit en outre la remise d'un rapport par le directoire, au moins une fois par trimestre.

S'agissant de l'exécution du budget et de la gestion purement comptable, **l'alinéa 62** prévoit une présentation par le directoire des comptes annuels et des comptes consolidés (puisque le GPM risque d'avoir une ou plusieurs filiales) accompagnés du rapport de gestion au conseil de surveillance après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois. Le Sénat, à l'initiative du rapporteur de la Commission des affaires économiques et avec l'aval du Gouvernement, a précisé que les comptes annuels faisaient l'objet d'une certification par un commissaire aux comptes, après leur examen en conseil de surveillance. L'obligation de recourir à un commissaire aux comptes n'est prévue aujourd'hui que pour les comptes consolidés, en vertu des dispositions prévues dans le code du commerce.

L'alinéa 63 fait la liaison entre le conseil de surveillance et le conseil de développement puisqu'il permet au président du conseil de développement de présenter les propositions de son instance devant le conseil de surveillance.

L’alinéa 64 précise l’une des attributions les plus importantes du conseil de surveillance : ce conseil délibère sur le projet stratégique du port, innovation introduite par le nouvel article L.103-1 du code des ports maritimes.

Section 2

Directoire

La section 2 du nouveau chapitre II du titre préliminaire du code des ports maritimes est relative au directoire.

Article L. 102-4 [nouveau] du code des ports maritimes

Composition du directoire

Le nouvel article L. 102-4 précise la composition de ce directoire. Le nombre de membres du directoire pourra varier en fonction de la situation et de la taille de chaque port et sera donc fixée par décret pour chaque GPM. La structure collégiale de ce directoire pourra faciliter la venue de personnes issues du monde de l’entreprise ou ayant acquis une expérience à l’étranger. Le directoire restera en tout état de cause une structure légère, finalement assez proche de la structure de direction actuelle des ports composée d’un directeur général et d’un ou plusieurs directeurs-adjoints : selon les indications figurant dans l’exposé des motifs du projet de loi, il devrait être composé de deux à quatre personnes. **L’alinéa 68** précise le mode de désignation de ses membres : le président du directoire sera nommé par décret, après avis du conseil de surveillance, tandis que les autres membres du directoire seront directement nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire. Le Sénat, à l’initiative du rapporteur de la Commission des affaires économiques, a transformé l’avis simple du conseil de surveillance pour la nomination du président du directoire par un avis conforme. Votre rapporteur est tout à fait favorable à cette modification, dans la mesure où elle est de nature à prévenir les conflits entre le conseil de surveillance et le président du directoire.

*

* *

Suivant l’avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Philippe Duron tendant à consulter les collectivités locales de la circonscription préalablement à la nomination du président du directoire.

Article L. 102-5 [nouveau] du code des ports maritimes

Attributions du directoire

Le nouvel article L. 102-5 définit les fonctions du directoire. Celles-ci se distinguent sensiblement des attributions actuelles du directeur général. Contrairement au système actuel où le directeur général est « l’agent d’exécution du conseil d’administration » (article R.113-7 du code des ports maritimes) et où il

peut se voir déléguer en outre certaines attributions, le projet de loi prévoit que le directoire du GPM dispose de pouvoirs propres. Il assure la direction de l'établissement, est responsable de sa gestion et dispose à cet effet des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du GPM. Ses pouvoirs sont soumis cependant à une double limite : ils doivent être exercés dans le cadre des missions dévolues à l'établissement public et sans empiéter sur ceux du conseil de surveillance (notamment pour les opérations dont la conclusion est soumise à l'approbation préalable du conseil de surveillance). Alors que, dans le système actuel, le directeur général ne rend compte des décisions prises par délégation que devant le président du conseil d'administration, le directoire devra rendre des comptes périodiquement devant l'ensemble des membres du conseil de surveillance (cf. *supra* article L. 102-3).

Section 3

Conseil de développement

Article L. 102-6 [nouveau] du code des ports maritimes

Composition et attributions du conseil de développement

La section III du nouveau chapitre II du titre préliminaire du code des GPM est relative au conseil de développement. Il s'agit d'une nouvelle instance de concertation destinée à couvrir l'ensemble des problématiques économiques, sociales et environnementales concernant le port, qui sera systématiquement consultée sur les décisions les plus importantes. Elle formulera des avis simples sur le projet stratégique du port ainsi que sur la politique tarifaire, pourra émettre des propositions qui seront discutées en conseil de surveillance et demander l'inscription de questions à l'ordre du jour de ce conseil.

S'inspirant des modalités retenues lors du processus du Grenelle de l'environnement, ce conseil sera composé de représentants des milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements. Selon les informations indiquées par le Gouvernement, l'expression « milieux professionnels » doit être entendue dans son acception la plus large : elle recouvre les fédérations et organisations professionnelles des entreprises utilisatrices ou clientes du port (armateurs, entreprises de manutention, chargeurs, entreprises de logistique et de transport...) mais pourra aussi concerner le cas échéant des établissements publics. Selon les indications fournies par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le projet de décret devrait prévoir notamment une représentation systématique des établissements gestionnaires ou propriétaires d'infrastructures de transport (RFF, VNF...). La représentation des milieux sociaux doit par ailleurs permettre la participation des personnels de la place portuaire, notamment de ceux qui ne seront pas salariés de l'établissement public du GPM (dockers, mais aussi grutiers et portiqueurs transférés aux entreprises de manutention, ainsi que les salariés des filiales). Cet article prévoyant également une représentation des milieux associatifs, les associations agréées de protection de l'environnement, notamment celles qui sont gestionnaires d'espaces protégés au

sein de la circonscription portuaire, pourront siéger au conseil de développement. Enfin, la mention des collectivités locales et de leurs groupements permettra d'associer au devenir du port les collectivités qui ne pourront siéger au conseil de surveillance (seules quatre sièges sont affectés aux collectivités locales dans le conseil de surveillance).

Un décret en Conseil d'État précisera la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement (par exemple, le cas échéant, création d'un bureau). Selon les informations transmises par le ministère, le projet de décret prévoit que le conseil est composé de quatre collèges : les acteurs économiques de la place portuaire, les représentants des salariés, les collectivités locales et des personnes qualifiées, au titre desquelles des représentants d'associations de protection de l'environnement et d'entreprises ou gestionnaires d'infrastructures de transport. Le conservatoire du littoral, tout comme les établissements publics d'aménagement, seront visés dans les catégories de personnes pouvant être nommées au titre des personnalités qualifiées.

*

* *

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement défendu par M. Philippe Duron visant à faire en sorte que les associations de défense de l'environnement soient automatiquement représentées dans le Conseil de développement.

Section 4

Conseil de coordination interportuaire

Article L. 102-7 [nouveau] du code des ports maritimes

Composition et rôle du conseil de coordination interportuaire

La section IV est consacrée à une nouvelle structure destinée à renforcer la cohésion des actions des ports relevant de l'État et des ports autonomes fluviaux : le conseil de coordination interportuaire. Ce conseil pourra être créé par décret entre les grands ports maritimes et, le cas échéant, les ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg), s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial. Par sa composition (représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés, ainsi que des personnalités qualifiées, auxquels le Sénat a ajouté à l'initiative de M. Francis Grignon, sur avis favorable de la commission des affaires économiques avec la sagesse du gouvernement, les représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de voies navigables), ce conseil de coordination doit favoriser l'apparition de synergies entre ces ports, en les incitant à faire valoir leur complémentarité et en évitant les investissements redondants. Il doit notamment aider l'État à avoir une vision globale par façade maritime ou axe fluvial et à

suivre une politique cohérente dans le choix des opérations à subventionner, dans un souci d'optimisation de l'utilisation des fonds publics.

Le Sénat, à l'initiative du rapporteur de la Commission des affaires économiques et avec l'avis favorable du Gouvernement, a souhaité ouvrir les travaux de ce conseil de coordination interportuaire aux collectivités territoriales ou à leurs groupements gestionnaires de ports maritimes décentralisés situés sur le même ensemble géographique, en leur permettant d'y être associés à leur demande (**alinéa 107** ; voir *infra* le nouvel article L106-1). Votre rapporteur estime tout à fait opportune cette modification, dans la mesure où des complémentarités peuvent apparaître également entre GPM et ports décentralisés sur une même façade, par exemple entre Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer.

Ce conseil sera chargé de définir un document cadre déterminant les grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion commerciale. Ce document de coordination pourra aussi proposer des modalités de mutualisation des moyens.

Un début de coopération interportuaire a déjà expérimenté : il s'agit du groupement intérêt économique interportuaire créé entre les ports du Havre et de Rouen en 1996, notamment par réaction à l'hypothèse d'une fusion. Celui-ci a conduit à l'élaboration d'un code de "bonne conduite" destiné à prévenir les projets redondants, une guerre tarifaire et des détournements de trafics entre les deux ports. Comme l'indique le rapport de la Cour des Comptes de 2006, cette coopération a permis une mise en commun d'informations et l'élaboration de stratégies communes sur des sujets techniques, tels le dragage, les services de trafic maritime ou la logistique.

*

* *

De même, la commission a *rejeté* un amendement défendu par M. Philippe Duron tendant à permettre la création de conseils de coordination portuaire avec des structures portuaires gérées par les collectivités territoriales et leurs groupements.

Section 5

Personnel

Article L. 102-8 [nouveau] du code des ports maritimes

Personnels des grands ports maritimes

La section V comporte des dispositions relatives au personnel des GPM. Le nouvel article L. 102-8 étend aux GPM l'application des dispositions prévues aux articles L. 112-4 et 112-5 du code des ports maritimes pour les ports autonomes. L'article L. 112-4 précise la position statutaire des fonctionnaires occupant des emplois dans l'établissement public portuaire : ils sont placés soit en

position de détachement, soit, à leur demande, dans la position hors cadres. Dans le premier cas, l'agent est rémunéré par l'établissement portuaire et sous son autorité hiérarchique mais il conserve des liens assez solides avec son administration d'origine, qui garde son pouvoir de notation. Il conserve ses droits à avancement et à la retraite. En position hors cadre, les liens sont plus tenus avec l'administration d'origine : le fonctionnaire perd ses droits à avancement dans son corps d'origine et à la retraite. L'article L. 112-4 comporte également un second alinéa offrant aux ouvriers affiliés au régime de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'État la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome lors de leur transfert au port. Cet alinéa n'aura cependant qu'une portée très anecdotique, compte tenu du désengagement du GPM des activités d'outillage, sauf exceptions. Quant à l'article L. 112-5, il pose le principe de la soumission du personnel du port autonome au régime des conventions collectives, sous réserve des dispositions prévues à l'article précédent : à l'exception des fonctionnaires détachés, les agents des GPM seront, comme les salariés des ports autonomes, titulaires de contrats de travail de droit privé et régis par les dispositions du code du travail.

CHAPITRE III

FONCTIONNEMENT DU GRAND PORT MARITIME

Le nouveau chapitre III du titre préliminaire du code des ports maritimes définit les règles de fonctionnement du GPM.

Section 1

Projet stratégique

La section 1 est relative au projet stratégique du GPM, qui constitue une innovation majeure de ce projet de loi et contribue à moderniser le mode de pilotage des établissements portuaires. En effet, si à l'occasion du renouvellement des conseils d'administration en 2005, le ministère des transports avait déjà demandé aux nouveaux conseils d'élaborer un plan d'entreprise, cette démarche, qui ne reposait sur aucun cadrage préalable général des autorités de tutelle (sans notamment d'indications sur le degré d'engagement des ports autonomes attendu par l'État pour la mise en œuvre des orientations et sur les moyens susceptibles d'être mis à disposition par l'État en retour) est restée sans suite, l'État ayant seulement pris acte des documents reçus.

Article L. 103-1 [nouveau] du code des ports maritimes

Projet stratégique et politique de contractualisation du grand port maritime

Le nouvel article L.103-1 définit ce que doit être ce projet stratégique. Ce document, destiné à inscrire l'action du GPM dans une vision à moyen terme, fixera les grandes orientations du GPM, les modalités de son action et les dépenses et les recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Elaboré par chaque GPM, il sera tiendra compte des spécificités locales. Il devrait aborder toutes les

problématiques liées au développement du port : politique commerciale, gestion foncière, aménagement et infrastructures, politique environnementale, trajectoire financière prévisionnelle, politique d'intéressement des salariés...

Ce document devra être compatible avec le document de coordination établi par le conseil de coordination interportuaire. Le Sénat, à l'initiative du rapporteur M. Charles Revet, a ajouté une autre obligation de compatibilité avec « *les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports* ». Ces orientations se traduisent notamment par l'objectif d'un doublement de la part de marché du fret non-routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports maritimes fixé dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui devrait être repris dans la loi de programme le mettant en oeuvre. Votre rapporteur regrette cependant l'abandon de tout outil de planification nationale, avec la disparition du Commissariat général au Plan, de même que la suppression du schéma national d'aménagement du territoire par la loi dite « Voynet » d'orientation et d'aménagement durable du territoire du 25 juin 1999, qui ne permettent plus à l'État d'avoir une vision stratégique globale en termes de transports. Cette absence de stratégie de l'État et l'incohérence des décisions qui en résulte parfois (problème de desserte ferroviaire du port de Havre, alors que le trafic de conteneurs va sensiblement augmenter avec la mise en service de Port 2000, par exemple) ne sont pas acceptables. C'est pourquoi votre rapporteur estime incontournable la réunion d'un CIIACT portuaire, visant à définir la stratégie de l'État en matière de développement des ports et des moyens de desserte de leur zone de chalandise (notamment ceux faisant appel à des moyens de transport alternatifs à la route), en tenant compte des projets stratégiques élaborés par chaque GPM. Ce comité interministériel à dominante portuaire serait aussi l'occasion pour l'État de préciser, port par port, les investissements pluriannuels envisagés, et notamment ceux qui sont associés au plan de relance annoncé par le Secrétaire d'État chargé aux transports en complément du présent projet de loi. Comme il a été rappelé à votre rapporteur lors de ses auditions, la plupart des grands ports étrangers, notamment en Chine, ne se sont pas développés sans investissements publics.

Le Sénat a apporté une autre précision sur le contenu du projet stratégique, en adoptant un amendement du Gouvernement (**alinéa 88**) : le projet stratégique s'appuiera sur un travail d'identification des différentes zones et de leur vocation, notamment celles ayant des enjeux naturels. Ce zonage apporte une garantie supplémentaire à la prise en compte de l'exigence de protection des espaces naturels.

Enfin, les modalités de mise en œuvre du projet stratégique seront déclinées dans le cadre d'une contractualisation pluriannuelle avec l'État, et le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements. Le Sénat a rendu obligatoire la conclusion de ce contrat avec l'État et votre rapporteur l'approuve pleinement. En effet, il est temps que les établissements ne raisonnent plus simplement en termes de prévisions mais en termes d'objectifs et d'indicateurs, d'autant plus que de nombreux établissements publics ont déjà signé

avec l'État des contrats d'objectifs et de moyens depuis plusieurs années. Alors que les dispositions relatives au régime financier des ports autonomes n'ont pas été reprises pour la participation de l'État aux opérations d'extension ou de construction des infrastructures des GPM, compte tenu de leur caractère obsolète, il importe aussi que le GPM ait une visibilité sur l'implication de l'État dans la réalisation du projet stratégique. Tout en rappelant l'existence d'un précédent (signature d'un contrat avec le port du Havre sur le projet Port 2000 en 2001), la mission conjointe de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées a ainsi estimé dans son rapport « *que la contractualisation des objectifs et des moyens des ports autonomes dans le cadre de leurs nouvelles missions est une nécessité* » et qu'elle devait conduire à la « *définition d'une trajectoire financière globale incluant (...) les lignes de concours publics mais également des engagements sur l'évolution des recettes tarifaires, avec des indicateurs de qualité de service et de productivité permettant d'apprécier la réalisation de ces objectifs au regard des moyens* ».

Comme l'a souligné le Sénat, en adoptant un amendement du rapporteur précisant que ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés par l'État, cette exigence de visibilité pour les instances dirigeantes du GPM concerne aussi l'attitude de l'État actionnaire. Votre rapporteur avait été à l'origine de l'adoption d'un amendement dans la loi n° 2005-1720 de finances rectificative pour 2005 visant à aligner le régime des dividendes versés par les ports autonomes maritimes à l'État, jusqu'alors fixé à 50 % de l'excédent net de l'exercice après réserves et provisions, sur le régime de droit commun applicable aux établissements publics de l'État. En supprimant l'application d'un taux uniforme de 50 %, il devait permettre la distribution de dividendes assis sur les bénéfices nets déterminés en concertation avec l'établissement public en fonction de sa situation financière et de critères économiques. Mais, comme le souligne le rapport Gressier et comme l'ont confirmé certains dirigeants de ports lors de leur audition, l'application de ce nouveau système n'a pas été satisfaisante : seule la disparition de la référence au taux uniforme de 50 %, interprétée comme la suppression d'un plafond, a été retenue et a laissé place à la plus grande incertitude ; la concertation avec les conseils d'administration et la prise en compte de la situation économique des ports ont en revanche été éludées, les instances dirigeantes des établissements portuaires ayant été mis devant le fait accompli en fin d'année, sans aucune explication sur les motivations justifiant le montant des dividendes à verser à l'État. Les ports autonomes ont dû ainsi verser 27,5 millions d'euros à l'État en 2006, montant le plus élevé prélevé depuis une dizaine d'années. Il est donc essentiel que le contrat conclu avec l'État prévu par le présent projet de loi aborde la question des dividendes, afin que leur montant puisse tenir compte de la stratégie d'investissement des GPM et que les établissements portuaires puissent avoir une visibilité sur le niveau de prélèvements effectués par leur actionnaire.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement de suppression des alinéas 87 à 90 présenté par M. Daniel Paul.

La commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Philippe Duron prévoyant une évaluation de l'incidence du projet stratégique sur l'environnement.

Elle a également *rejeté* un amendement du même auteur visant à ce que le versement de dividendes à l'État respecte l'autonomie budgétaire des ports.

Article L. 103-2 [nouveau] du code des ports maritimes
Dérogations à l'interdiction d'exploitation des outillages

Le nouvel article L. 103-2 (alinéas 91 à 95) précise les cas exceptionnels, dans lesquels le GPM pourra exploiter des outillages. La mise en œuvre de ces dérogations n'est qu'une faculté, et en aucun cas une obligation. Elle doit permettre une application pragmatique de la réforme de la manutention verticale, adaptée à la situation respective de chaque port.

Ces dérogations légales sont encadrées. Toutes doivent être prévues par le projet stratégique du port et approuvées préalablement par l'autorité administrative compétente. Quatre types de dérogations sont possibles, qui peuvent se cumuler le cas échéant à l'intérieur d'un même port :

– le port pourra exploiter des outillages en régie ou par l'intermédiaire de filiales, c'est-à-dire d'entreprises dont il détiendra au moins 50 % des capitaux ⁽¹⁾, lorsqu'il s'agit « d'activités ou de prestations accessoires », entendu au sens de marginales, « dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port » ;

– il pourra continuer à exploiter certains outillages pour un motif d'intérêt national par l'intermédiaire de filiales. La liste des activités ou outillages concernés sera notifiée à l'établissement public du GPM par l'État en vue de leur prise en compte par le projet stratégique ;

– il pourra exploiter des outillages par l'intermédiaire d'une filiale en cas d'appel à candidatures infructueux ; cette disposition pourrait être mise en œuvre pour une partie des activités de maintenance, qui n'intéresseront pas forcément les entreprises de manutention ;

– l'établissement public du GPM pourra également, s'il le souhaite, détenir des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé exploitant des outillages. Cette disposition, s'inspirant de ce qui a été fait dans le port de Dunkerque lors de la mise en place d'un opérateur intégré, est destinée notamment à faciliter le cas échéant la période transitoire et le transfert des engins de levage et des personnels aux entreprises de manutention. Le Sénat a supprimé la limitation des prises de participation aux seules entreprises établies dans un État membre de

⁽¹⁾ En vertu de l'article L. 233-1 qui considère que « lorsqu'une société possède plus de la moitié du capital d'une autre société, la seconde est considérée (...) comme filiale de la première ».

l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen qui figurait dans le projet de loi initial et n'était pas justifiée.

*

* *

Elle a ensuite *rejeté* trois amendements, deux présentés par M. Daniel Paul, le premier supprimant l'article L. 103-2 et le second précisant que le grand port maritime devra être l'actionnaire majoritaire des filiales qu'il est susceptible de créer, ainsi qu'un amendement ayant un objet similaire présenté par M. Philippe Duron.

Après que le rapporteur lui eut précisé que l'article 12 du projet de loi satisfaisait ses préoccupations et qu'il avait demandé au ministère que le décret précisant la composition du conseil de surveillance permette au Conservatoire du littoral d'être représenté au sein du conseil de développement, M. Jacques Le Guen a *retiré* un amendement prévoyant l'établissement de conventions entre les grands ports maritimes et les organismes chargés de préserver l'espace littoral et les rivages lacustres.

CHAPITRE IV CONTRÔLE

CHAPITRE V AMÉNAGEMENT

Les nouveaux chapitres IV et V du titre préliminaire du code des ports maritimes, consacrés au contrôle et à l'aménagement, ne comporteront que des dispositions à caractère réglementaire.

CHAPITRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

Le dernier chapitre comporte quant à lui des dispositions diverses.

Article L. 106-1 [nouveau] du code des ports maritimes

Coopération entre grands ports maritimes et collectivités gestionnaires de ports maritimes

Le nouvel article L. 106-1 ouvre des possibilités de coopération entre GPM et ports décentralisés. Il autorise en effet de façon générale la mise en commun de moyens et la poursuite d'actions communes entre les GPM, ainsi qu'entre les GPM et les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes.

Cette coopération pourra prendre des formes juridiques diverses (Groupement d'intérêt économique, filiales communes, etc...), auxquelles cet article ajoute une nouvelle forme d'association, en créant une nouvelle catégorie de groupement d'intérêt public (GIP). Les GIP sont des personnes morales de droit public (Tribunal des Conflits 14 février 2000 « *GIP Habitat et interventions sociales pour les mal-logés et les sans-abri* »), permettant de regrouper des personnes morales de droit public et de droit privé pour exercer des activités ou gérer des équipements pendant une période déterminée. Poursuivant des finalités d'intérêt général, ils sont dotés de l'autonomie financière et font l'objet d'un contrôle par l'autorité administrative (nomination d'un commissaire du gouvernement, approbation de la convention par arrêté, contrôle de la Cour des comptes...). S'agissant des règles précises de fonctionnement et d'organisation de cette structure, le nouvel article L. 106-1 du code des ports maritimes (**alinéa 106**) renvoie logiquement aux dispositions prévues dans le code de la recherche pour les GIP (articles L. 341-1 à 341-4), la loi du 15 juillet 1982 sur la recherche, aujourd'hui codifiée, ayant créé cette nouvelle personne morale de droit public.

Le champ d'activité de cette nouvelle catégorie de GIP sera circonscrit aux activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes, ce qui n'empêche pas les GPM et les collectivités gestionnaires de ports maritimes de recourir à d'autres modes d'association pour des activités ne rentrant pas dans ce champ (par exemple, la mise à disposition pour un autre port voisin d'un quai pour un ferry).

Enfin, le Sénat a complété cet article par la possibilité d'associer aux travaux d'un conseil de coordination interportuaire les collectivités responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie du même ensemble géographique.

Article L. 106-2 [nouveau] du code des ports maritimes

**Extension aux grands ports maritimes de dispositions applicables
aux ports autonomes**

Le nouvel article L. 106-2 assure une continuité juridique entre ports autonomes et GPM et permet notamment d'adapter tous les textes existants visant les ports autonomes (lois codifiées ou non ; par exemple, les dispositions du livre III du code des ports maritimes relatives à la police des ports maritimes), sans avoir à les modifier. Sauf dispositions contraires et à l'exception des dispositions du titre Ier du livre Ier du code des ports maritimes qui régissent les ports autonomes, tous les textes applicables aux ports autonomes le seront également aux GPM. Selon le même principe, les textes visant le directeur du port autonome maritime renvoient également au président du directoire du GPM.

Article L. 106-3 [nouveau] du code des ports maritimes

Fixation des modalités d'application du titre préliminaire du code des ports maritimes par un décret en Conseil d'État

Le nouvel article L. 106-3 renvoie enfin en tant que de besoin à des décrets en Conseil d'État pour les modalités d'application du titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes.

*

* *

La commission a *adopté* l'article premier *sans modification*.

Après l'article I^{er}

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement défendu par M. Daniel Paul visant à abroger les dispositions de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes et réservant aux entreprises publiques ferroviaires la responsabilité des dessertes des ports maritimes.

TITRE II

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 2 A (nouveau)

(article L. 601-1 du code des ports maritimes)

Possibilité pour les syndicats mixtes régionaux de créer, aménager et exploiter des ports de commerce

Adopté par le Sénat sur proposition de M. Jean-François Le Grand, la commission et le gouvernement ayant donné un avis de sagesse, cet article additionnel modifie le premier article du Livre VI du code des ports maritimes, consacré à ceux de ces ports qui relèvent des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Le I de l'article L. 601-1 prévoit que la région (ou la collectivité territoriale de Corse) est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce. L'article 2 A donne cette compétence aux groupements régionaux tels que les syndicats mixtes régionaux.

*

* *

La commission a *adopté* l'article 2 A (nouveau) *sans modification*.

Article 2 B (nouveau)

Suppression du délai fixé pour la création de sociétés portuaires

Adopté par le Sénat sur proposition de M. Jean-François Le Grand, la commission et le gouvernement ayant donné un avis de sagesse, cet article additionnel supprime le délai de trois ans (jusqu'au 6 janvier 2009) fixé par l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, pendant lequel la collectivité territoriale propriétaire d'un port qui est décentralisé peut, à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire au capital majoritairement public.

Un tel délai ne figurait pas par exemple dans les dispositions relatives aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires. Alors qu'il devait avoir un rôle d'incitation à la création de sociétés portuaires, le Sénat l'a supprimé pour faire de la société portuaire un outil permanent à la disposition des ports décentralisés.

Il n'y a pas eu de constitution de sociétés portuaires depuis la loi n°2006-10, du fait notamment des délais relativement courts qui se sont écoulés depuis la décentralisation. Celle-ci est intervenue au 1^{er} janvier 2007 et l'année qui a suivi a été essentiellement consacrée au transfert subséquent des services. Les collectivités et leurs concessionnaires n'étudient donc réellement cette possibilité que depuis cette année.

La suppression du délai de 3 ans dans le paragraphe II de l'article 35 vaut donc aussi pour le paragraphe III du même article, qui prévoit une exception :

– à l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite loi Sapin). En vertu des deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de ladite loi, une délégation de service public ne peut être prolongée que pour des motifs d'intérêt général, et cette prolongation ne peut alors excéder un an, ou lorsque le délégant exige des investissements matériels non prévus au contrat initial et qui modifient l'économie générale du contrat ;

– à l'article 38 de la loi précitée qui organise la procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes : la collectivité publique concédante doit normalement examiner les garanties professionnelles et financières des candidats admis à présenter une offre, ainsi que leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Elle vaut aussi pour le paragraphe IV, qui organise la mise à disposition, pour une durée de dix ans, de la société des agents publics affectés à la concession transférée.

*

* *

La commission a *adopté* l'article 2 B (nouveau) *sans modification*.

Article 2

(article L. 221-1 du code de l'urbanisme)

Réserve foncière

Le Sénat a adopté sans modification cet article du projet de loi initial, qui permet aux grands ports maritimes de constituer des réserves foncières, conformément à la volonté du gouvernement de renforcer le rôle d'aménageur des établissements publics portuaires. Les GPM pourront réserver des terrains pour réaliser plus tard des opérations d'aménagement de leur territoire (création d'une zone logistique par exemple).

À cette fin, l'article 2 habilite les grands ports maritimes à acquérir des immeubles, au besoin par voie d'expropriation, pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation d'une action ou d'une opération d'aménagement répondant aux objets définis à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, à savoir « mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

L'article L. 221-1 du code de l'urbanisme ne prévoit actuellement cette possibilité que pour l'État, les collectivités locales, ou leurs groupements y ayant vocation, les syndicats mixtes et les établissements publics fonciers et d'aménagement et les établissements publics fonciers locaux.

*
* *

La commission a *adopté* l'article 2 *sans modification*.

Article 3

(articles 1518 A *bis* et 1464 J [nouveaux] du code général des impôts)

Avantages fiscaux pour les entreprises de manutention ayant acquis des outillages publics

Le paragraphe I de l'article 3 insère deux nouveaux articles dans le code général des impôts, visant à faciliter la cession d'outillages publics aux entreprises de manutention portuaire.

Le premier exonère ces entreprises du paiement de la taxe professionnelle et des taxes foncières pendant deux ans, puis allège le montant de ces impôts pendant trois ans, de façon dégressive (**alinéas 2 à 4**).

Le second permet sous certaines conditions aux collectivités territoriales et aux EPCI d'exonérer de la taxe professionnelle la valeur locative des outillages exploités au 31 décembre 2009 (**alinéas 5 à 8**).

Le 1° d'I de l'article 3 du projet de loi crée un **article 1518 A bis** nouveau, inséré dans le code général des impôts au chapitre consacré à réduction de la valeur locative de certains biens passibles des impôts directs locaux.

Il prévoit l'exonération sur deux années du paiement des impôts locaux (taxe professionnelle et taxe foncière) par le ou les opérateur(s) retenu(s) sur l'outillage qui lui/leur aura été cédé, ainsi qu'une réduction dégressive (75 %, 50 %

puis 25 %) du montant de la valeur locative servant au calcul de ces taxes pour les trois années suivantes (**alinéa 3**).

Conformément à l'article 1388 du CGI, la taxe foncière sur les propriétés bâties est établie d'après la valeur locative cadastrale des propriétés, diminuée d'un abattement de 50 %. D'autres articles du CGI précisent la détermination de la valeur locative cadastrale. Pour les immobilisations industrielles, le prix de revient des éléments est affecté de coefficients et de taux déterminés par décret en Conseil d'État. Quant à la taxe professionnelle, sa base d'imposition est constituée par la valeur locative des biens soumis à une taxe foncière, et par celle des équipements et biens mobiliers.

Ce dispositif est destiné à faciliter le transfert des outillages qui entrent aujourd'hui dans le cadre de l'exonération dont bénéficient les ports et qui vont intégrer les bases taxables des entreprises de manutention ; les ports autonomes sont en effet exonérés de la taxe professionnelle, ce qui n'est pas le cas des entreprises privées. Le transfert des outillages va donc entraîner leur assujettissement à la taxe professionnelle. Le rapporteur au Sénat, M. Charles Revet l'a rappelé, les entreprises de manutention portuaire qui achèteront les outillages publics devront engager plusieurs millions d'euros. Il n'est donc pas anormal que le législateur mette en place des mécanismes d'accompagnement pour faciliter ce transfert de matériel. À terme, les outillages transférés seront sources de revenus pour la collectivité publique et seront soumis au droit commun de la fiscalité.

Pour bénéficier de ces dispositions, les entreprises devront déclarer chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de la réduction (**alinéa 4**).

Si le premier dispositif est automatique, le second, qui peut prendre le relais du premier est à la discrétion des collectivités territoriales et des EPCI. La deuxième disposition (**2° du I, alinéa 6**) insère au code général des impôts un nouvel article **1464 J** qui prévoit la possibilité pour les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre d'exonérer de la taxe professionnelle due au titre des années 2010 à 2015 la valeur locative des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire exploités au 31 décembre 2009, ainsi que de ceux acquis ou créés pour leur remplacement. Les taxes foncières ne sont pas concernées par cette seconde mesure.

Les grands ports maritimes ne sont pas les seuls concernés par cette disposition, qui s'étend à l'ensemble des ports maritimes.

Les outillages, équipements et installations visés doivent être rattachés à un établissement d'une entreprise de manutention portuaire situé dans le ressort d'un port exonéré de taxe professionnelle en application du 2° de l'article 1449 du

CGI, ce qui est le cas des ports autonomes, des ports gérés par des collectivités locales, des établissements publics ou des sociétés d'économie mixte.

Au sein de ce large ensemble ne sont toutefois visés que les ports où le maintien du transit portuaire impose la modernisation et la rationalisation des opérations de manutention.

La liste des ports potentiellement concernés par cette mesure est fixée par arrêté des ministres chargés du budget et des ports maritimes, qui déterminent aussi les caractéristiques des outillages, équipements et installations dont la valeur locative peut être exonérée de TP (**alinéa 7**).

L'exonération doit faire l'objet d'une délibération de portée générale conforme aux dispositions du premier alinéa du I de l'article 1639 A *bis* du CGI, c'est-à-dire prise avant le 1^{er} octobre pour être applicable l'année suivante, et notifiée aux services fiscaux au plus tard quinze jours après la date limite prévue pour son adoption.

La mesure proposée pour l'article 1464 J du code général des impôts reprend une disposition du même type mise en place entre 2000 et 2006, prévue à l'article 1465 du même code, pour exonérer de la taxe professionnelle en totalité ou en partie les entreprises qui procèdent sur leur territoire, soit à des extensions ou créations, reconversion ou reprise d'établissements en difficulté, dans les activités industrielles ou de recherche scientifique et technique, ou de services de direction, d'études, d'ingénierie et d'informatique, la délibération de la collectivité territoriale ne pouvant avoir pour effet de reporter de plus de cinq ans l'application du régime d'imposition de droit commun.

Pour bénéficier de ces dispositions, les entreprises devront déclarer chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération (**alinéa 8**).

Les deux dispositions seront notifiées à la Communauté européenne au titre des dispositions communautaires relatives aux aides d'État et n'entreront en vigueur que lorsqu'elles auront fait l'objet d'un accord.

Le paragraphe II de l'article 3 (**alinéa 9**) modifie des références visées à l'article 1467 du code général des impôts, qui définit la valeur locative des immobilisations corporelles dont le redevable a disposé pour les besoins de son activité professionnelle comme base d'imposition de la taxe professionnelle, pour y intégrer la référence à l'article 1518 A *bis* créé par le présent article.

Le paragraphe III (alinéa 10) dispose que les dispositions du présent article entrent en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.

*

* *

M. Philippe Duron a présenté un amendement prévoyant la compensation pour les collectivités territoriales des exonérations de taxe professionnelle accordées aux entreprises. S'appuyant sur un précédent relatif à France Télécom, M. **Jean-Yves Le Bouillonnet** a estimé qu'il était préférable d'inscrire la compensation dans la loi. **Le rapporteur** a estimé qu'il était inapproprié de parler de transfert de charge car les ports ne versaient pas de taxe professionnelle aux collectivités territoriales, et donné un avis défavorable à l'adoption de l'amendement, que la commission a rejeté.

Puis elle a *adopté* l'article 3 *sans modification*.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES

Initialement intitulé «dispositions transitoires et finales », le titre III a été modifié par le Sénat sur proposition du groupe socialiste.

Article 4

(annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983)

Règles spécifiques pour le conseil de surveillance

L'article 4 complète l'annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public (DSP), par une mention des grands ports maritimes institués en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes.

Cette annexe énumère les établissements publics et sociétés exclus du champ d'application de certaines dispositions du chapitre premier du titre II (soit les articles 5, 6 et 10 à 13, relatifs à la composition et au fonctionnement des conseils d'administration ou de surveillance) de la loi DSP, conformément à l'article 4 de ladite loi.

Toutefois, cet article 4 précise que les conseils d'administration ou de surveillance de ces établissements publics et sociétés comprennent des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II. En dehors des cas où leur nombre est fixé par une disposition législative, celui-ci est fixé par décret en Conseil d'État. Ce nombre est au moins égal à deux et au plus au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ou de surveillance. Ce même décret pourra, si les spécificités de l'entreprise le justifient, organiser la représentation de catégories particulières de salariés au moyen de collèges électoraux distincts. Les dispositions du chapitre III sont applicables à tous les représentants des salariés.

Les dispositions des articles 7 (le conseil d'administration ou de surveillance délibère sur les grandes orientations de l'activité de l'entreprise), 8 (règles de convocation du conseil) et 9 (les membres du conseil d'administration ou de surveillance disposent des moyens nécessaires à l'exercice de leur mandat) de la loi DSP sont applicables aux GPM.

*

* *

La commission a *adopté* l'article 4 *sans modification*.

Après l'article 4

La commission a *rejeté* un amendement défendu par M. Daniel Paul faisant obligation au Gouvernement de remettre au Parlement, avant toute vente, une évaluation financière détaillée et motivée des biens cédés par les ports à des opérateurs de terminaux.

Article 5

Délai de cession des outillages et régime de propriété

L'article 5 définit, avec les articles 6 et 7 du présent projet de loi, les modalités de mise en place de nouvelles conditions d'exploitation des terminaux portuaires par la cession des outillages des ports autonomes à des opérateurs privés.

Le premier alinéa de l'article 5 dispose que les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires, dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.

Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes proposé par le présent projet de loi, qui prévoit qu'un grand port maritime peut, à titre exceptionnel, exploiter ces outillages (voir le commentaire de l'article 1^{er} du projet de loi pour ces cas exceptionnels : activités et prestations accessoires ; motif d'intérêt national, échec d'un appel à candidatures, participations minoritaires dans une personne morale de droit privé).

Le second alinéa renvoie à l'article 7 du présent projet de loi les conditions dans lesquelles la propriété de ces outillages ou les droits réels immobiliers qui leur sont attachés sont cédés à des opérateurs de terminaux.

Le délai prévu par cet article vise à inciter si nécessaire les ports à opérer la réforme, dont il est inutile de rappeler l'urgence, pour relancer la compétitivité de nos façades maritimes.

*

* *

Après avoir *rejeté* un amendement de suppression de cet article présenté par M. Daniel Paul, la commission a *adopté* l'article 5 *sans modification*.

Article 6

Projet stratégique

L’alinéa 1 de l’article 6 fixe un délai de trois mois aux grands ports maritimes, pour adopter, après leur institution par décret en Conseil d’État, leur projet stratégique, prévu à l’article L. 103-1 du code des ports maritimes.

L’alinéa 2 précise le contenu du projet stratégique. Celui-ci fixe :

– le périmètre de chaque terminal et la liste des outillages associés à céder ;

– un programme d’évolution de l’exploitation des terminaux ;

– pour chaque terminal le cadre de la négociation entre le GPM et les candidats sélectionnés après l’appel à candidature dans le cadre de la procédure de vente des outillages mentionnée à l’article 7 du projet de loi.

Ces éléments viennent compléter l’article L. 103-1 du code des ports maritimes, tel que proposé par le présent projet de loi, qui dispose que le projet stratégique de chaque GPM détermine ses grandes orientations, les modalités de son action, et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre, dans le respect des orientations nationales de dessertes intermodales et des orientations de coordination interportuaire.

Si le projet stratégique n’est pas adopté dans le délai de trois mois, **l’alinéa 3** prévoit que le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l’économie mettent en demeure le grand port maritime d’y procéder. À défaut, ils fixent par arrêté le projet stratégique dans un délai de six mois à compter de l’institution du grand port maritime, donc dans un délai de trois mois à compter de leur mise en demeure. L’arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l’application de l’article 7 du projet de loi.

L’adoption du projet stratégique du GPM est au cœur du calendrier de la réforme. Si le projet de loi est adopté définitivement fin juin, les décrets en Conseil d’État instituant les grands ports maritimes pourraient être publiés cet été, et permettre l’adoption du projet stratégique par chaque GPM pendant le deuxième semestre 2008. À défaut, les deux ministres compétents décideraient du projet stratégique, fin 2008, début 2009. La cessation de l’exploitation de l’outillage par le port serait effective au cours du deuxième semestre 2010, ou au plus tard fin 2010, début 2011 si le projet stratégique a été décidé par les deux ministres compétents.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement au deuxième alinéa de cet article, défendu par M. Daniel Paul visant à endiguer le risque de monopoles privés.

La commission a *adopté* l'article 6 *sans modification*.

Article 7

Procédures de vente des outillages

Les quatre paragraphes de cet article déterminent les procédures de vente des outillages (I), le régime de propriété des biens cédés (II), le rôle de la commission nationale d'évaluation et de suivi (III) et le régime des concessions en vigueur (IV).

Le paragraphe I du présent article détermine la procédure de vente des outillages et de cession des droits réels qui leur sont attachés, prévue à l'article 5 du présent projet de loi.

Le 1° du I (alinéa 2) prévoit que, à leur demande, des négociations sont menées prioritairement avec les opérateurs qui ont déjà réalisé un investissement sur le terminal, ou en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal.

Le projet de loi initial faisait bénéficier de cette priorité les opérateurs déjà présents sur le terminal. A l'initiative du rapporteur, M. Charles Revet, le Sénat a voulu réserver cette priorité de vente aux seules entreprises réellement handicapées par l'absence de maîtrise du matériel, qui doivent pouvoir continuer à travailler.

En cas d'absence de tels opérateurs, ou en cas d'échec de ces négociations constaté trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté qui s'y substitue, **le 2° du I (alinéa 3)** prévoit que le grand port maritime lance un appel à candidatures. La procédure de sélection des candidats doit être transparente et non discriminatoire. Le GPM négocie librement avec les candidats sélectionnés, et choisit l'opérateur, concluant avec lui une convention de terminal.

La convention vaut autorisation d'exploitation du domaine public et peut prévoir des objectifs de trafic.

Il n'a pas paru utile de rendre obligatoire ces objectifs de trafic, compte tenu de la diversité de ces trafics. Mais rien n'interdit de prévoir, dans la convention passée entre le GPM et l'opérateur, un certain nombre de prescriptions de nature à donner des garanties aux autorités portuaires.

Le premier alinéa du 3° du I (alinéa 4) prévoit le cas où l'appel à candidatures serait infructueux. Le grand port maritime confie l'activité à une filiale pour une période de cinq ans au plus, si le projet stratégique le prévoit, précision qui permet d'éviter le maintien automatique d'une activité sans intérêt

stratégique sur un terminal qui ne trouverait pas preneur : en pareil cas il peut être plus pertinent de ne pas mettre en place une filiale, de cesser l'exploitation sans avenir et de lancer un appel à projet pour un autre type de trafic.

Au terme de la période ainsi fixée, un nouvel appel à candidatures est organisé. Si ce dernier est à son tour infructueux, l'activité continue à être exercée par la filiale, si le projet stratégique le prévoit. Les conditions de révision de ce projet seront fixées par décret en Conseil d'État.

Ce processus est renouvelé autant que nécessaire, pour une période maximale de cinq ans à chaque fois.

Le second alinéa du 3° du I (alinéa 5) dispose que l'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques sur leur sort au cas où l'opérateur résilierait la convention.

Cet alinéa résulte d'un amendement du rapporteur adopté par le Sénat, qui a voulu prévenir les graves conséquences pour le développement du port que pourraient entraîner une rupture du contrat de vente d'outillages imputable à l'acheteur, du fait d'un changement de stratégie industrielle et commerciale.

Le paragraphe II fixe le régime de propriété des outillages.

L'alinéa 6 organise une dérogation à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques relatif à la vente de biens du domaine privé mobilier, selon lequel lorsqu'ils ne sont plus utilisés par un service civil ou militaire de l'État ou un établissement public de l'État, les biens et droits mobiliers du domaine privé de l'État et de ses établissements publics peuvent être vendus dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Les outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses sont cédés aux opérateurs en pleine propriété dans les conditions prévues au I et au III du présent article.

L'alinéa 7 permet aux opérateurs de terminaux, sauf s'ils y renoncent, de bénéficier de droits réels sur les outillages de caractère immobilier, notamment les hangars, dont ils assurent l'exploitation à la suite du transfert.

Conformément à l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, un droit réel immobilier confère à son titulaire, les prérogatives et obligations du propriétaire.

Le titre autorisant l'occupation du domaine public fixe la durée de l'autorisation, en fonction de la nature de l'activité et de celle des ouvrages autorisés, et compte tenu de l'importance de ces derniers, sans pouvoir excéder soixante-dix ans.

Le paragraphe III de l'article 7 (alinéa 8) charge une commission composée de personnalités indépendantes de veiller au bon déroulement et à la

transparence de la procédure fixée au I, et d'émettre un avis sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession.

Un amendement du Gouvernement, adopté par le Sénat, précise que cet avis est rendu public.

Un décret en Conseil d'État détermine la composition et les modalités de fonctionnement de cette commission.

Par dérogation aux dispositions des paragraphes I à III du présent article, **le paragraphe IV** maintient jusqu'à leur terme les concessions en vigueur (de l'ordre de la douzaine), sauf accord des parties. Les dispositions relatives à la vente des outillages s'appliqueront à l'échéance de la concession.

*

* *

La commission a *rejeté* deux amendements présentés par M. Daniel Paul : un amendement de suppression de cet article et un amendement visant à prévoir dans le projet stratégique des ports maritimes qu'une filiale constituée en cas d'échec de la procédure d'appel à candidature pour la vente des outillages ou des droits réels qui leur sont attachés peut poursuivre son activité au-delà des cinq ans renouvelables prévus par le projet de loi.

Elle a également *rejeté* un amendement défendu par M. Philippe Duron prévoyant une évaluation, par un expert indépendant, de la valeur des biens et des droits réels cédés.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a *adopté* l'article 7 *sans modification*.

Article 8

Critères de transfert des personnels

L'article 8, et les articles 9 à 11, définissent les conditions de transfert des personnels des grands ports maritimes vers les opérateurs retenus.

Conformément à **l'alinéa 1** du présent article, une convention ou un accord collectif passé entre le président du directoire du grand port maritime et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages associés aux terminaux et à céder, ou d'outillages qui ne sont pas la propriété du port.

Ces critères comprennent notamment :

- les souhaits des salariés,
- leur qualification professionnelle,
- leur ancienneté de service dans le port,
- leurs qualités professionnelles appréciées par catégorie d’emploi,
- leurs perspectives professionnelles.

L’accord doit intervenir dans les trois mois qui suivent l’institution d’un grand port maritime. À défaut, la liste de critères est établie par le président du directoire du port.

L’alinéa 2 charge le président du directoire de fixer la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port maritime et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l’opérateur du terminal. Le président du directoire établit cette liste conformément aux critères prévus par l’alinéa précédent, et après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port.

*

* *

La commission a *rejeté* deux amendements présentés par M. Daniel Paul, le premier visant à supprimer cet article et le second prévoyant que le transfert des salariés du grand port maritime à l’opérateur de terminal doit s’effectuer sans suppression d’emplois.

La commission a *adopté* l’article 8 *sans modification*.

Article 9

Accord cadre tripartite relatif aux mesures d’accompagnement du transfert de personnels

L’**alinéa 1** de l’article 9 renvoie à la négociation entre les partenaires sociaux la fixation, dans un accord cadre :

- des modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des grands ports maritimes se poursuivent avec les entreprises de manutention ;
- les modalités d’accompagnement social de la loi ;
- et les modalités d’information des salariés.

Cet accord cadre prévoit notamment :

– des mesures prises par le port afin de limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention (**alinéa 3**) ;

– des actions en vue du reclassement interne des salariés sur des emplois relevant de la même catégorie d'emplois ou équivalents à ceux qu'ils occupent, des actions favorisant le reclassement externe aux ports, des actions de soutien à la création d'activités nouvelles ou à la reprise d'activités existantes par les salariés, des actions de formation, de validation des activités de l'expérience ou de reconversion de nature à faciliter le reclassement interne ou externe des salariés sur des emplois équivalents (**alinéa 4**).

L'accord doit se faire entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention et les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports. Les organisations syndicales représentatives des salariés des entreprises de manutention ne sont pas parties à ces négociations.

Il doit être signé avant le 1^{er} novembre 2008. Un décret pris avant le 1^{er} décembre 2008 rend obligatoires les dispositions de cet accord cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui contreviendraient à des dispositions légales (**alinéa 5**).

Le décret peut par ailleurs exclure certaines clauses sans modifier l'économie de l'accord, si elles ne répondent pas à la situation des grands ports maritimes et des entreprises de manutention. Il peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions légales.

En vertu de l'alinéa 7, à défaut d'accord conclu avant le 1^{er} novembre 2008, les dispositions proposées par l'article 10 du projet de loi s'appliqueront.

*

* *

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a *rejeté* deux amendements présentés par M. Daniel Paul : un amendement de suppression de cet article et un amendement visant à ce que salariés transférés conservent le même emploi et les mêmes conditions sociales.

Elle a également *rejeté* un amendement de suppression du sixième alinéa de cet article, relatif aux conditions d'extension de l'accord-cadre par décret, défendu par M. Philippe Duron.

La commission a *adopté* l'article 9 *sans modification*.

Article 10

**Mesures d'accompagnement du transfert de personnel
à défaut d'accord cadre**

À défaut de l'accord cadre prévu à l'article 9, ou si cet accord ne comprend pas les stipulations prévues à cet article, une convention entre le port et l'opérateur de terminal transfère à l'opérateur les contrats de travail des salariés du GPM qui ne restent pas affectés sur des emplois du port en application de l'article 8 du présent projet de loi, conformément à **l'alinéa 1** du présent article.

L'alinéa 2 de cet article permet à un salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un tel transfert, et qui verrait son emploi supprimé pour des motifs économiques de nature à conduire à son licenciement économique, de demander la poursuite de son contrat avec le GPM, par un nouveau transfert.

Cette possibilité, ouverte pendant cinq ans par le projet de loi initial, a été prolongée de deux ans par le Sénat. L'accord cadre pourra naturellement prévoir des dispositions plus favorables aux salariés transférés.

Tout nouveau transfert du contrat de travail d'un salarié vers le GPM fait l'objet d'une consultation des institutions représentatives du personnel de l'entreprise.

En outre, ce nouveau transfert donne lieu au versement par l'employeur au GPM d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique, conformément à **l'alinéa 3** du présent article.

*

* *

Après avoir *rejeté* un amendement de suppression de cet article présenté par M. Daniel Paul, suivant l'avis du rapporteur, la commission a *rejeté* trois amendements présentés par M. Philippe Duron permettant la réintégration dans les effectifs portuaires des personnels licenciés pour motif économique par l'opérateur de terminal soit indéfiniment, soit pour une période de quinze ou dix années.

La commission a *adopté* l'article 10 *sans modification*.

Article 11

Convention ou accord dans l'entreprise

Le présent article prévoit l'application, aux transferts de contrats de travail opérés en application de la présente loi, de l'article L. 2261-14 du code du travail, qui régit le changement de convention collective pour les salariés transférés.

La convention collective de l'entreprise à laquelle certains salariés des GPM vont être transférés est évidemment différente de la convention collective des ports autonomes, dite convention verte : la première est donc « mise en cause ».

L'article L. 2261-14 prévoit que lorsque l'application d'une convention ou d'un accord est mise en cause dans une entreprise déterminée en raison notamment d'une fusion, d'une cession, d'une scission ou d'un changement d'activité.

Une nouvelle négociation doit s'engager dans l'entreprise concernée, à la demande d'une des parties intéressées, dans les trois mois suivant la mise en cause, soit pour l'adaptation aux dispositions conventionnelles nouvellement applicables, soit pour l'élaboration de nouvelles stipulations.

La convention ou l'accord mis en cause continue de produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention ou de l'accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée d'un an à compter de l'expiration du délai de préavis de trois mois prévu à l'article L. 2261-9, sauf clause prévoyant une durée supérieure.

Pendant la période de négociation, les salariés bénéficient de leur convention collective d'origine, et de celle de leur entreprise d'accueil. À défaut de nouvelle convention, ils conserveront les avantages individuels acquis

En cas d'accord, la nouvelle convention s'applique immédiatement, et les salariés ne peuvent dès lors plus prétendre au maintien des droits antérieurement acquis.

*

* *

La commission a *adopté* l'article 11 *sans modification*.

Article 11 bis (nouveau)

Définition du champ d'application d'une convention collective

Répondant à une demande forte des salariés des ports, cet article additionnel adopté par le Sénat à l'unanimité est issu d'un amendement présenté par le Gouvernement, visant à couvrir par une même convention collective l'ensemble des travailleurs portuaires, qu'ils exercent des activités de

manutention, d'exploitation d'outillages et de maintenance des outillages de quai, et qu'ils soient regroupés dans les entreprises de manutention, dans les filiales des ports ou chez les concessionnaires d'outillages des ports décentralisés.

Pour prendre en compte les caractéristiques communes de ces activités, les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention et les ports d'une part, les organisations syndicales représentatives des salariés de ces entreprises d'autre part engagent, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, une négociation dont l'objet est de définir le champ d'application d'une convention collective en vue de sa conclusion avant le 30 juin 2009.

Le ministre a souligné en séance au Sénat l'importance de cet amendement, qui prend acte de l'avancement de la concertation, en particulier au sein du groupe de travail piloté par M. Yves Cousquer.

La négociation sur les conventions collectives prévue par cet article s'inscrit dans une perspective plus longue que l'accord-cadre sur les transferts prévu à l'article 9, qui doit aboutir avant le 1^{er} novembre 2008. Si les organisations syndicales saisissent l'opportunité ainsi offerte, le cadre de négociation sera double : sur l'accord-cadre et sur ce chantier conventionnel.

Conformément au droit du travail, c'est l'activité principale de l'entreprise qui détermine la convention collective qui s'applique. Si certains cas n'étaient pas traités par l'article 11 *bis*, ils bénéficieraient néanmoins des dispositions de l'article 11. Les salariés des grands ports maritimes, recentrés sur leurs missions régaliennes et d'aménageurs, bénéficieraient, pour leur part, d'une convention différente qui sera adaptée au nouveau profil de ces établissements.

*

* *

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a *adopté* l'article 11 *bis* (nouveau) *sans modification*.

Article 12

Biens remis aux ports autonomes et vente des biens immobiliers

Le présent article précise les modalités de transfert en pleine propriété aux ports autonomes maritimes des biens qui leur sont actuellement affectés.

Ces biens, y compris les voies navigables dont l'exploitation concourt au développement du transport fluvial et qui sont gérés par les ports autonomes pour le compte de l'État, leur sont remis en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel, conformément au **premier alinéa**. C'est le domaine qui est visé ici, le reste des

biens ayant été remis en pleine propriété aux ports autonomes à leur création en application de l'article R. 111-8 du code des ports maritimes. Les biens seront incorporés dans les immobilisations du port. Il y aura remise sur la base d'un inventaire contradictoire entre les ports et l'État.

Ce transfert est gratuit. Il ne donne donc lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

L'article 12 et ainsi complémentaire de l'article L. 101-6 du code des ports maritimes proposé par l'article 1^{er} du projet de loi qui dispose que lorsqu'un GPM est constitué, l'État et le port autonome lui remettent l'ensemble des biens nécessaires à l'exercice de ses missions, hors domaine public naturel maritime et fluvial.

Le second alinéa de l'article 12 régit le cas de la vente des biens immobiliers transférés au port autonome en application du présent article.

Dans ce cas, le port autonome ou GPM reverse à l'État la moitié de la différence entre le revenu de cette vente et la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements effectués par le port autonome ou le GPM dans ces biens après les avoir reçus en pleine propriété.

Ce dispositif n'est pas limité dans le temps.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Philippe Duron prévoyant le reversement, à une collectivité territoriale ayant participé au financement des biens immobiliers des ports autonomes, du produit de la vente au prorata des investissements qu'elle a consentis.

La commission a *adopté* l'article 12 *sans modification*.

Article 12 bis (nouveau)

Création de conseils scientifiques d'estuaires

Cet article additionnel adopté par le Sénat est issu d'un amendement présenté par le Gouvernement. Il crée un conseil scientifique d'estuaire pour la Seine, la Loire et la Gironde, afin de mobiliser l'expertise sur les milieux naturels et leur fonctionnement. La composition et le fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaires sont fixés par voie réglementaire.

Le 3^o *bis* de l'article L. 101-3 du code des ports maritimes proposé par l'article 1^{er} du projet de loi dispose que les GPM situés dans le ressort d'un conseil scientifique devront obligatoirement le consulter sur leur projet d'aménagement.

L'article 12 *bis* généralise l'expérience du conseil scientifique et technique du plan de gestion globale de l'estuaire de la Seine installé le 12 juin 2001 et lui donne une base législative.

*
* *

La commission a *adopté* l'article 12 *bis* (nouveau) *sans modification*.

Article 13

Mesures transitoires relatives au conseil d'administration et au conseil de surveillance

Le présent article prévoit des dispositions transitoires pour faciliter la substitution des GPM aux ports autonomes en assurant la continuité de gestion des établissements.

Dans cette perspective, le 1^o dispose que le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants ; toutefois, ce délai ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution.

D'autre part, en vertu du 2^o, trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives des salariés siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel, jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Toutefois, ce délai ne saurait excéder six mois à compter de la substitution. Le mode de désignation sera défini par voie réglementaire.

*
* *

La commission a *adopté* l'article 13 *sans modification*.

Après l'article 13

La commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Philippe Duron visant à prévenir la constitution de monopoles en donnant à l'État un droit de veto sur le choix d'un opérateur qui deviendrait la seule entreprise exerçant l'activité de manutention portuaire sur le territoire national.

La commission a ensuite *adopté* l'ensemble du projet de loi ainsi *modifié*, les groupes SRC et GDR se prononçant contre.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- **M. Dominique Bussereau** – Secrétaire d’État chargé des Transports, auprès du ministre de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement durable et de l’Aménagement du territoire
- **M. Antoine Rufenacht**, maire du Havre
- **M. Alain Juppé**, maire de Bordeaux
- **M. Michel Delebarre**, député maire de Dunkerque
- **M. Hervé Martel**, conseiller technique au cabinet du secrétaire d’État
- **M. Yves Cousquer**, ingénieur général des ponts et chaussées
- **M. Jean-Paul Ourliac**, directeur général de la mer et des transports

Autorités portuaires

UPACCIM

- **M. Michel Quimbert**, président
- **M. Bruno Vergobbi**, secrétaire général
Port autonome de Dunkerque
- **M. François Soulet de Brugières**, président
- **M. Jean-Claude Terrier**, directeur général
Port autonome du Havre
- **M. Jean-Pierre Lecomte**, président
- **M. Jean-Marc Lacave**, directeur général
Port autonome de Rouen
- **M. Ghislain de Boissieu**, président
- **Mme Martine Bonny**, directrice générale
Port autonome de la Rochelle
- **M. Jean-Pierre Chalus**, directeur général
Port autonome de Bordeaux

- **M. Dominique Sentagnes**, président

- **M. Philippe Deiss**, directeur général

Port autonome de Marseille

- **M. Christian Garin**, président

- **M. Guy Janin**, directeur général

Port autonome de Nantes/St Nazaire

- **M. Michel Quimbert**, président

- **M. François Marendet**, directeur général

Partenaires sociaux

- **M. Vincent Leduc**, CFDT, branche ports

- **M. Daniel Lefebvre**, président de la Fédération des ports et docks - CGT et
MM. Tony Hautbois, Anthony Tetard, Yves Tual

- **M. Alexandre Antonakas et Jean-Philippe Gac**, CFE - CGC

- **M. Jean Hedou**, secrétaire général, **Mme Sophie Boissonnade**, secrétaire fédérale, FETS-FO

Entreprises et groupements

Armateurs de France

- **M. Eudes Riblier**, président

- **Mme Anne-Sophie Avé**, déléguée générale

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

- **M. Philippe Bonnevie**, délégué général

Union nationale des industries de la manutention (UNIM)

- **M. Christian Paschetta**, président

CMA-CGM

- **M. Edouard Berlet**, chargé des relations institutionnelles

Transport logistique de France

- **M. Jean-Louis Le Yondre**, vice-président

UMEP Le Havre

- **M. Christian Leroux**, président

Cap Corporate

- **Mme Catherine Morin**

EDF Trading Logistics

- **M. Maurice Desderedjian**, directeur général

Alcan Metal Primaire

- **M. Philippe Laroze**, directeur achats Énergie Europe

UFIP

- **M. Dominique Paret**, directeur

- **M. Bruno Ageorges**, directeur des affaires juridiques et économiques

Personnalités

- **M. Jacques Dubois**, ancien maire de Sainte-Adresse

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
			Article additionnel
			<p><u>Dans un délai d'un an suivant la publication de la présente loi, un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire détermine, en tenant compte des projets stratégiques adoptés par les grands ports maritimes, la stratégie nationale arrêtée par l'État en vue de développer les ports et leurs dessertes, notamment par le recours au fret ferroviaire, aux liaisons fluviales et aux autoroutes de la mer.</u></p> <p style="text-align: center;">(amendement n° 1)</p>
	TITRE I^{ER} ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES	TITRE I^{ER} ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES	TITRE I^{ER} ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES
Code des ports maritimes	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Livres I ^{er} : création, organisation et aménagement des ports maritimes	Le titre préliminaire du livre I ^{er} du code des ports maritimes (partie législative) est remplacé par les dispositions suivantes :	Le titre préliminaire du livre I ^{er} du code des ports maritimes (partie législative) est <u>ainsi rédigé</u> :	Sans modification
TITRE PRÉLIMINAIRE	« TITRE PRÉLIMINAIRE	[Division et intitulé sans modification]	
ORGANISATION PORTUAIRE	« ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES		
	« CHAPITRE PRELIMINAIRE	[Division et intitulé sans modification]	
	« Organisation portuaire		
Art. L.101-1 - Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :	« Art. L. 100-1. - les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :	« Art. L. 100-1. – Alinéa sans modification	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
- les ports maritimes autonomes, relevant de l'État, définis au titre I ^{er} du livre I ^{er} ;	« 1° Les grands ports maritimes définis au présent titre ;	« 1° Sans modification	—
- les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;	« 2° Les ports autonomes définis au titre I ^{er} du présent livre ;	« 2° Sans modification	
- dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'État ;	« 3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;	« 3° Sans modification	
- le port de Port-Cros, relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.	« 4° Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'État ;	« 4° Sans modification	
	« 5° Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.	« 5° Sans modification	
	« CHAPITRE I ^{ER}	[Division et intitulé sans modification]	
	« Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes		
	« Section I		
	« Institution	[Division et intitulé sans modification]	
	« Art. L. 101-1. - Lorsque leur importance particulière le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'État peut instituer, par décret en Conseil d'État, des organismes appelés « grands ports maritimes ».	« Art. L. 101-1. - Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'État peut instituer, par décret en Conseil d'État, un organisme appelé « grand port maritime ».	
	« Section 2		
	« Statut et missions	[Division et intitulé sans modification]	
	« Art. L. 101-2. - Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État placés sous sa tutelle.	« Art. L. 101-2. - Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État.	
	« Art. L. 101-3.- I. - Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux économiques et environnementaux et est	« Art. L. 101-3.- I. - Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :	<u>règles de concurrence</u> et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :	
	« 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;	« 1° Alinéa sans modification	
	« 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III du présent code , et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;	« 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;	
	« 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;	« 3° Alinéa sans modification	
		<u>« 3° bis (nouveau) La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;</u>	
	« 4° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;	« 4° Alinéa sans modification	
		<u>« 4° bis (nouveau) La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;</u>	
	« 5° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;	« 5° Alinéa sans modification	
	« 6° Les actions concourant à la promotion générale du port.	« 6° Alinéa sans modification	
	« II. - Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les	« II. - Alinéa sans modification	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires que dans les cas et conditions prévus à l'article L. 103 -2.		
	« III. - Sous réserve des dispositions du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, à son développement ou à celui de la place portuaire.	« III. - Sous réserve des dispositions du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, <u>au développement ou à la modernisation du port</u> ou de la place portuaire. <u>Il respecte les enjeux et règles visés au I.</u>	
	« Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.	Alinéa sans modification	
	« Section 3 « Circonscription	[Division et intitulé sans modification]	
	« Art. L. 101-4. - Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'État.	« Art. L. 101-4. - Alinéa sans modification	
	« La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.	Alinéa sans modification	
	« Section 4 « Régime financier	[Division et intitulé sans modification]	
	« Art. L. 101-5. - Les dispositions de l'article L. 111-4 sont applicables aux grands ports maritimes.	« Art. L. 101-5. - L'article L. 111-4 <u>est</u> applicable aux grands ports maritimes.	
		« <u>Pour les travaux devant être effectués dans le cadre des missions définies à</u>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« Section 5 « Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État</p>	<p><u>l'article L. 101-3 sans le concours financier de l'État et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, le grand port maritime statue définitivement.</u></p>	
	<p>« Art. L. 101-6. - I. - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'État, l'État et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p> <p>« Art. L. 101-6. - I. - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'État, l'État et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, <u>ni d'aucun</u> droit, taxe, salaire ou honoraires.</p>	
	<p>« Sous réserve des dispositions de l'article L. 101-5, le grand port maritime est substitué de plein droit à l'État et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome, ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« II. - Un grand port maritime substitué à un port autonome conserve la même circonscription. Elle peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 101-4.</p>	<p>« II. - Sans modification</p>	
	<p>« CHAPITRE II « Organisation</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 102-1. - Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.</p>	<p>« Art. L. 102-1. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Section 1 « Conseil de surveillance</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 102-2. - Le conseil de surveillance est composé comme suit :</p>	<p>« Art. L. 102-2. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>« 1° Cinq représentants de l'État ;</p>	<p>« 1° Sans modification</p>	
	<p>« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</p>	<p>« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements <u>dont au moins un représentant de la région et un représentant du département</u> ;</p>	
	<p>« 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public ;</p>	<p>« 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, <u>dont un représentant des cadres et assimilés</u> ;</p>	
	<p>« 4° Quatre personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État.</p>	<p>« 4° <u>Cinq</u> personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, <u>dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.</u></p>	
	<p>« La durée du mandat des membres du conseil de surveillance est fixée par décret.</p>	<p>Alinéa supprimé.</p>	
	<p>« Le conseil de surveillance élit son président.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
		<p>« La voix du président est prépondérante en cas de</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
		<u>partage égal.</u>	
	« Art. L. 102-3. - Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.	« Art. L. 102-3. – Alinéa sans modification	
	« Un décret en Conseil d'État précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.	Alinéa sans modification	
	« A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.	Alinéa sans modification	
	« Une fois par trimestre au moins le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.	Alinéa sans modification	
	« Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.	« Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels <u>avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes</u> et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.	
	« Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.	Alinéa sans modification	
	« Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 103-1.	Alinéa sans modification	
	« Section 2 « Directoire	[Division et intitulé sans modification]	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« Art. L. 102-4. - Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret.</p>	<p>« Art. L. 102-4. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Le président du directoire est nommé par décret après avis du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.</p>	<p>« Le président du directoire est nommé par décret après avis <u>conforme</u> du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.</p>	
	<p>« La durée du mandat des membres du directoire est fixée par décret.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Art. L. 102-5. - Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à l'article L. 101-3 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Section 3 « Conseil de développement</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 102-6. - Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.</p>	<p>« Art. L. 102-6. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Un décret en Conseil d'État précise la composition</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.</p>		
	<p>« Section 4 « Conseil de coordination interportuaire</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 102-7.- Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées peut être créé par décret.</p>	<p>« Art. L. 102-7. - Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et <u>des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargés de la gestion des voies navigables</u> peut être créé par décret.</p>	
	<p>« Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Un décret en Conseil d'État précise la composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.</p>	<p>« <u>Le décret visé au premier alinéa</u> précise la composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.</p>	
	<p>« Section 5 « Personnel</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« Art. L. 102-8. - Les dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.</p>	<p>« Art. L. 102-8. - Les articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.</p>	
	<p>« CHAPITRE III « Fonctionnement du grand port maritime</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Section 1 « Projet stratégique</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 103-1. - Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en oeuvre. Il doit être compatible avec les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.</p>	<p>« Art. L. 103-1. - Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en oeuvre. Il doit être compatible avec <u>les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports</u> et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.</p>	
		<p>« Il comporte des <u>documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.</u></p>	
	<p>« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Le grand port maritime peut conclure un contrat pluriannuel avec l'État et le cas échéant avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en oeuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences</p>	<p>« Le grand port maritime <u>conclut</u> un contrat pluriannuel avec l'État et le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en oeuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>respectifs.</p> <p>« Art. L. 103-2. - Le grand port maritime peut, à titre exceptionnel, si le projet stratégique le prévoit et après accord de l'autorité administrative compétente, exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 dans les cas suivants :</p> <p>« 1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;</p> <p>« 2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;</p> <p>« 3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 7 de la loi portant réforme portuaire n° du ;</p> <p>« 4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé établie dans un État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen.</p> <p>« CHAPITRE IV « Contrôle</p> <p>(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)</p>	<p>respectifs. <u>Ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés à l'État.</u></p> <p>« Art. L. 103-2. – Alinéa sans modification</p> <p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 7 de la loi n° du portant réforme portuaire ;</p> <p>« 4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.</p> <p>[Division et intitulé sans modification]</p> <p>Alinéa sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« CHAPITRE V « Aménagement</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« CHAPITRE VI « Dispositions diverses</p>	<p>[Division et intitulé sans modification]</p>	
	<p>« Art. L. 106-1. - Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.</p>	<p>« Art. L. 106-1. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>« A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques pour conduire pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Ces groupements sont soumis aux dispositions du chapitre I^{er} du titre IV du livre III du code de la recherche.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
		<p><u>« Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination mentionné à l'article L. 102-7 peuvent demander à être associés à ses travaux.</u></p>	
	<p>« Art. L. 106-2. - Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre I^{er} du livre I^{er}, s'appliquent</p>	<p>« Art. L. 106-2. - Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre I^{er} du livre I^{er} du présent code,</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Code des ports maritimes Livre VI : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements Titre unique : Compétences et dispositions générales.</p> <p>Article L. 601-1. - I. - La région ou la collectivité territoriale de Corse est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce. Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui lui ont été transférés en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ou de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse.</p>	<p>également aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales. Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.</p> <p>« Art. L. 106-3. - Des décrets en Conseil d'État déterminent en tant que de besoin les modalités d'application du présent titre. »</p>	<p>s'appliquent également aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales. Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.</p> <p>« Art. L. 106-3. - Alinéa sans modification</p>	<p>—</p>
	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS DIVERSES</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS DIVERSES</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS DIVERSES</p>
		<p>Article 2 A (nouveau)</p> <p>Dans la première phrase du I de l'article L. 601-1 du code des ports maritimes, les mots : « est compétente » sont remplacés par les mots : « , ou les groupements dont elles font partie, sont compétents ».</p>	<p>Article 2 A</p> <p>Sans modification</p>
<p>loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports</p> <p>Titre II : dispositions à caractère économique Chapitre VII : dispositions relatives aux ports maritimes.</p> <p>Article 35 II. - Dans un délai de</p>		<p>Article 2 B (nouveau)</p> <p>Au début de la première phrase du II de l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, les mots : « Dans</p>	<p>Article 2 B</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>trois ans à compter de la publication de la présente loi, la collectivité territoriale propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 u 13 août 2004 précitée peut, à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port.</p>		<p><u>un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi,» sont supprimés.</u></p>	
<p>Code de l'urbanisme</p>			
<p>Livre II : Prémption et réserves foncières Titre II : Réserves foncières Chapitre I : Réserves foncières.</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Art. L. 221-1 - L'État, les collectivités locales, ou leurs groupements y ayant vocation, les syndicats mixtes et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 sont habilités à acquérir des immeubles, au besoin par voie d'expropriation, pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation d'une action ou d'une opération d'aménagement répondant aux objets définis à l'article L. 300-1.</p>	<p>À l'article L. 221-1 du code de l'urbanisme les mots : « et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 » sont remplacés par les mots : «, les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 et les grands ports maritimes ».</p>	<p>Dans l'article L. 221-1 du code de l'urbanisme, les mots : « et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 » sont remplacés par les mots : «, les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 et les grands ports maritimes ».</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Code général des impôts</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>
<p>Deuxième Partie : Impositions perçues au profit des collectivités locales et de divers organismes Titre premier : Impositions communales Chapitre premier : Impôts directs et taxes assimilées Section VI : Règles d'évaluation de la valeur</p>	<p>I. - Le code général des impôts est ainsi modifié : 1° Après l'article 1518 A, il est inséré un article 1518 A bis ainsi rédigé :</p>	<p>I. - Alinéa sans modification 1° Sans modification</p>	<p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
locative des biens imposables III : Dispositions communes aux biens passibles des impôts directs locaux	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« Art. 1518 A. bis. - Pour l'établissement des impôts locaux, les valeurs locatives des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire cédés ou ayant fait l'objet d'une cession de droits réels dans les conditions prévues aux articles 5, 6 et 7 de la loi n°... du ... portant réforme portuaire à un opérateur exploitant un terminal font l'objet d'une réduction égale à 100 % pour les deux premières années au titre desquelles les biens cédés entrent dans la base d'imposition de cet opérateur ; cette réduction est ramenée à 75 %, 50 % et 25 % respectivement pour chacune des trois années suivantes.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
Section V : Taxe professionnelle II : Exonérations	<p>2° Après l'article 1464 I, il est inséré un article 1464 J ainsi rédigé :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Art. 1464 J. - Dans les ports maritimes où le maintien du transit portuaire impose la modernisation et la rationalisation des opérations de manutention, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération de portée générale prise dans les conditions prévues au premier alinéa du I de l'article 1639 A bis, exonérer de la taxe professionnelle due au titre des années 2010 à 2015 la valeur locative des</p>	<p>« Art. 1464 J. - Alinéa sans modification</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>III : Base d'imposition</p> <p>Art. 1467 - La taxe professionnelle a pour base :</p> <p>1° Dans le cas des contribuables autres que ceux visés au 2° :</p> <p>a. la valeur locative, telle qu'elle est définie aux articles 1469, 1518 A et 1518 B, des immobilisations corporelles dont le redevable a disposé pour les besoins de son activité professionnelle pendant la période de référence définie aux articles 1467 A et 1478, à l'exception de celles qui ont été détruites ou cédées au cours de la même période ;</p> <p>.....</p>	<p>outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire exploités au 31 décembre 2009, ainsi que de ceux acquis ou créés en remplacement de ces équipements, et rattachés à un établissement d'une entreprise de manutention portuaire situé dans le ressort d'un port exonéré de taxe professionnelle en application du 2° de l'article 1449.</p> <p>« La liste des ports concernés ainsi que les caractéristiques des outillages, équipements et installations spécifiques visés ci-dessus sont fixées par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé des ports maritimes.</p> <p>« Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent chaque année au service des impôts, les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération. »</p>	<p>« La liste des ports concernés ainsi que les caractéristiques des outillages, équipements et installations spécifiques visés <u>au premier alinéa</u> sont fixées par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé des ports maritimes.</p> <p>Alinéa sans modification</p>	<p>.....</p> <p>II. - <u>Dans</u> le a du 1° de l'article 1467 du <u>même</u> code, les mots : « articles <u>1469</u>, 1518 A et 1518 B » sont remplacés par les mots : « articles 1469, 1518 A, 1518 A bis et 1518 B ».</p> <p>III. - <u>Le</u> présent article entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.</p>
	<p>III. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.</p>	<p>III. - <u>Le</u> présent article entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p>Titre I^{er} : Champ d'application.</p> <p>Art. 4 - Les établissements publics et sociétés mentionnés aux 1 et 3 de l'article 1^{er} dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est inférieur à 200 et qui ne détiennent aucune filiale au sens de l'article 1^{er}, ainsi que les établissements publics et sociétés énumérés à l'annexe II de la présente loi, sont exclus du champ d'application des dispositions du chapitre premier du titre II.</p> <p>.....</p> <p>Annexe II</p> <p>Caisse nationale de crédit agricole ; Société Air France ; Groupe Air France S.A. ; Air Inter ; Port autonome de Dunkerque ; Port autonome du Havre ; Port autonome de Rouen ; Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire ; Port autonome de Bordeaux ; Port autonome de Marseille ; Port autonome de la Guadeloupe ; Port autonome de Paris ; Port autonome de Strasbourg ; Établissement et sociétés mentionnés au titre III de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication ; Semmaris (Société mixte d'économie</p>	<p>TITRE III</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES</p> <p>Article 4</p> <p>L'annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public est complétée par l'alinéa suivant :</p>	<p>TITRE III</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES</p> <p>Article 4</p> <p>L'annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public est complétée par <u>un</u> alinéa <u>ainsi rédigé</u> :</p>	<p>TITRE III</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL ET À LA PROPRIÉTÉ DES OUTILLAGES</p> <p>Article 4</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne); Réunion des musées nationaux ; Voies navigables de France ; Mines de potasse d'Alsace.</p>	<p>« Les grands ports maritimes créés en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes. »</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
	<p>Sous réserve des cas prévus à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 du même code dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>La propriété de ces outillages ou, s'ils sont immobiliers, les droits réels qui leur sont attachés sont cédés à des opérateurs de terminaux dans les conditions définies à l'article 7.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
	<p>Chaque grand port maritime adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>Le projet stratégique fixe, d'une part, le périmètre de chaque terminal et, d'autre part, la liste des outillages associés à céder. Il comprend un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine, pour chaque terminal, le cadre de la négociation mentionnée à l'article 7.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai</p>	<p>Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>prévu au premier alinéa, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port maritime d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au présent alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port maritime. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 7 de la présente loi.</p>	<p>prévu au premier alinéa, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port maritime d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au <u>deuxième</u> alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port maritime. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 7 de la présente loi.</p>	
	Article 7	Article 7	Article 7
	<p>I. - La procédure de vente des outillages mentionnée à l'article 5 et de cession des droits réels qui leur sont attachés est la suivante :</p>	<p>I. - Alinéa sans modification</p>	Sans modification
	<p>1° Si un ou des opérateurs sont déjà présents sur le terminal, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;</p>	<p>1° Si un ou des opérateurs <u>ont déjà réalisé un investissement</u> sur le terminal <u>ou, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal</u>, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;</p>	
	<p>2° Si il n'existe pas d'opérateur présent sur le terminal ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 6, le grand port maritime lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation</p>	<p>2° <u>En cas d'absence des opérateurs définis au 1°</u> ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 6, le grand port maritime lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;</p>	<p>public, peut prévoir des objectifs de trafic ;</p>	
	<p>3° Si l'appel à candidatures mentionné au 2° est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port maritime confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue à être exercée par la filiale, si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux.</p>	<p>3° Alinéa sans modification</p>	
		<p><u>L'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques portant sur le sort de ceux-ci en cas de résiliation de la convention du fait de l'opérateur.</u></p>	
	<p>II. - Par dérogation à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques, les outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses, sont cédés aux opérateurs en pleine propriété dans les conditions définies aux I et III du présent article.</p>	<p>II. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>Sauf s'il y renonce, l'opérateur de terminal bénéficiaire, dans les conditions définies aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, de droits réels sur les outillages de caractère immobilier, notamment les</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>hangars, dont il assure l'exploitation à la suite du transfert opéré en application du I du présent article.</p>		
	<p>III. - Une commission composée de personnalités indépendantes veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I et émet un avis sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>III. - Une commission composée de personnalités indépendantes veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I et émet un avis <u>public</u> sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	
	<p>IV. - Par dérogation aux dispositions du présent article, les concessions en vigueur sont maintenues jusqu'à leur terme sauf accord des parties.</p>	<p>IV. - Alinéa sans modification</p>	
	<p>Article 8</p>	<p>Article 8</p>	<p>Article 8</p>
	<p>Dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port maritime, une convention ou un accord collectif passé entre le président du directoire du grand port maritime et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés du grand port maritime employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages mentionnés à l'article 6 ou d'outillages qui ne sont pas propriété du port. Ces critères comprennent notamment les souhaits du salarié, sa qualification professionnelle, son ancienneté de service dans le port, ses qualités professionnelles appréciées par catégorie ainsi que ses perspectives professionnelles. A défaut d'accord dans ce délai, la liste est établie par le président du directoire du grand port maritime.</p>	<p>Sans modification</p>	<p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>Au regard des critères retenus, le président du directoire du grand port maritime fixe, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port maritime et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 9 à 11.</p>		
	Article 9	Article 9	Article 9
	<p>Une négociation entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports est engagée en vue de la signature, avant le 1^{er} novembre 2008, d'un accord-cadre précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 8 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés.</p>	Sans modification	Sans modification
	<p>Cet accord cadre comprend notamment :</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - des mesures prises par le port afin de limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention ; 		
	<ul style="list-style-type: none"> - des actions en vue du reclassement interne des salariés sur des emplois 		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>relevant de la même catégorie d'emplois ou équivalents à ceux qu'ils occupent, des actions favorisant le reclassement externe aux ports, des actions de soutien à la création d'activités nouvelles ou à la reprise d'activités existantes par les salariés, des actions de formation, de validation des acquis de l'expérience ou de reconversion de nature à faciliter le reclassement interne ou externe des salariés sur des emplois équivalents.</p>		
	<p>Un décret, pris avant le 1^{er} décembre 2008, rend obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales.</p>		
	<p>Il peut également exclure les clauses pouvant être distraites de l'accord sans en modifier l'économie, mais ne répondant pas à la situation des ports et des entreprises de manutention. Il peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions.</p>		
	<p>Si, à la date du 1^{er} novembre 2008, aucun accord cadre n'a pu être conclu, les dispositions de l'article 10 s'appliquent.</p>		
	Article 10	Article 10	Article 10
	<p>A défaut de l'accord cadre prévu à l'article 9 ou si cet accord ne comporte pas les stipulations prévues à cet article, les contrats de travail des salariés du grand port maritime qui ne restent pas affectés sur des emplois du</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>port en application de l'article 8 sont transférés à l'opérateur mentionné au dernier alinéa de cet article par convention entre le port et cet opérateur. Le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés des obligations qui incombent au grand port maritime à la date de la signature de la convention de transfert.</p>		
	<p>Dans la limite de cinq années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port maritime. Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées.</p>	<p>Dans la limite de <u>sept</u> années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port maritime <u>par un nouveau transfert</u>. Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées.</p>	
	<p>Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées à l'alinéa précédent donne lieu au versement par l'employeur au grand port maritime d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.</p>	<p>Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées <u>au deuxième</u> alinéa donne lieu au versement par l'employeur au grand port maritime d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.</p>	
	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>
	<p>Les dispositions de l'article L. 2261-14 du code du travail s'appliquent au transfert de contrats de travail opérés en application de la présente loi.</p>	<p>L'article L. 2261-14 du code du travail s'applique <u>aux transferts</u> de contrats de travail opérés en application de la présente loi.</p>	<p>Sans modification</p>
		<p>Article 11 bis (nouveau)</p>	<p>Article 11 bis</p>
		<p>Pour prendre en compte les caractéristiques communes aux activités de manutention, d'exploitation d'outillages et de</p>	<p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>Les biens de l'État affectés aux ports autonomes maritimes existant à la date de publication de la présente loi, y compris les voies navigables dont l'exploitation concourt au développement du transport fluvial et qui sont gérées par les ports autonomes pour le compte de l'État, leur sont remis en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.</p> <p>Dans le cas de la vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome en application du présent article, le port autonome ou grand port maritime intéressé reverse à l'État 50 % de la différence existant entre, d'une part, le revenu de cette vente et, d'autre part, la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>Sans modification</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Projet de loi adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>autonome et du grand port maritime dans ces biens.</p>	<p>Article 12 bis (nouveau)</p> <p><u>Afin de mobiliser l'expertise sur les milieux naturels et leur fonctionnement, un conseil scientifique d'estuaire est créé pour chacun des fleuves suivants : la Seine, la Loire, la Gironde. La composition et le fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaire sont fixés par voie réglementaire.</u></p>	<p>Article 12 bis</p> <p>Sans modification</p>
	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>
	<p>Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>I. - Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;</p>	<p><u>1°</u> - Sans modification</p>	
	<p>II. - Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.</p>	<p><u>2°</u> - Sans modification</p>	

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

Titre 1^{er}

Amendements présentés par M. Philippe Duron :

• I.– Dans l'intitulé du titre premier, substituer aux mots : « grands ports maritimes », les mots : « autorité portuaire ».

II.– En conséquence, procéder à la même substitution dans l'ensemble du texte.

• I.– Dans l'intitulé du titre premier, substituer aux mots : « grands ports maritimes », les mots : « grands ports autonomes ».

II.– En conséquence, dans l'ensemble du texte, procéder à la même substitution.

Article additionnel avant l'article premier

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Avant le 1^{er} janvier 2009, il est organisé un Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires sur la politique portuaire française. *[Sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Le Gouvernement présente devant le Parlement, avant le 30 juin 2008, un bilan économique, financier et social de la réforme opérée par la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Article premier

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Supprimer cet article.
- Supprimer les alinéas 20 à 31 de cet article.

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

I.– Compléter l'alinéa 23 de cet article par les phrases suivantes : « Le grand port maritime peut, à l'intérieur de sa circonscription, confier la gestion des espaces à vocation naturelle à des organismes ou associations spécialisés dans la gestion des espaces naturels. Le grand port maritime consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels. »

II.– En conséquence, supprimer l'alinéa 24 de cet article.

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Compléter l’alinéa 23 de cet article par les mots : « en lien avec l’activité de commerce maritime et portuaire ».

- I.– Au début de l’alinéa 26 de cet article, substituer aux mots : « La promotion de l’offre », les mots : « l’organisation ».

- II.– Compléter cet alinéa par les mots : « dans le cadre de conventions spécifiques ».

- Supprimer les alinéas 32 à 35 de cet article.

Amendements présentés par M. Philippe Duron :

- I.– Dans l’alinéa 41 de cet article, substituer aux mots : « de l’État », les mots : « d’une personne morale de droit public ».

- II.– Dans la première phrase de l’alinéa 42 de cet article, substituer aux mots : « relevant de l’État », les mots : « relevant d’une personne morale de droit public ».

- Rédiger ainsi l’alinéa 54 de cet article :

« Quatre représentants du personnel de l’établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés et un représentant des salariés des entreprises de la communauté portuaire. »

- Compléter l’alinéa 54 de cet article par les mots : « et un représentant ouvrier ».

- Dans l’alinéa 55 de cet article, après les mots : « de l’État », insérer les mots : « sur proposition des collectivités locales de la circonscription ».

- Compléter l’alinéa 55 de cet article par les mots : « et un représentant des ouvriers dockers ».

- Compléter l’alinéa 55 de cet article par les mots : « et un représentant de l’Union locale maritime et portuaire ».

- Compléter la première phrase de l’alinéa 68 de cet article par les mots : « et après consultation, sur les candidatures, des collectivités locales de la circonscription ».

- Dans la première phrase de l’alinéa 73 de cet article, après le mot : « associatifs », insérer les mots : « dont les associations ayant pour objet la protection de l’environnement ».

- Dans l’alinéa 77 de cet article, après les mots : « de ports autonomes fluviaux », insérer les mots : « ou de ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer les alinéas 87 à 90 de cet article.

Amendements présentés par M. Philippe Duron :

- Compléter l’alinéa 87 de cet article par la phrase suivante : « Le projet stratégique fait l’objet d’une évaluation de son incidence sur l’environnement ».

• Compléter l’alinéa 90 de cet article par les mots : « et sur la nécessaire autonomie budgétaire du port ».

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• Supprimer les alinéas 91 à 95 de cet article.

• I.– Dans l’alinéa 92 de cet article, après le mot : « filiales », insérer les mots : « majoritairement publiques ».

II.– Dans l’alinéa 93 de cet article, après le mot : « filiales », insérer les mots : « majoritairement publiques ».

III.– Dans l’alinéa 94 de cet article, après le mot : « filiale », insérer les mots : « majoritairement publique ».

IV.– Dans l’alinéa 95 de cet article, substituer au mot : « minoritaires », le mot : « majoritaires ».

V.– Après l’alinéa 95 de cet article, insérer l’alinéa suivant :

« Dans son projet stratégique, le grand port maritime, lorsqu’il créera une filiale, devra en être l’actionnaire majoritaire. »

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Après l’alinéa 94 de cet article, insérer l’alinéa suivant :

« Dans ces filiales, les autorités publiques conservent obligatoirement une minorité de blocage. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après l’alinéa 95 de cet article, insérer les sections et les intitulés suivants :

« Section 2

« Gestion financière et comptable

« Cette section ne comporte pas de dispositions législatives.

« Section 3

« Régime domanial

« *Art. L. 103-3.* – À l’intérieur de la circonscription du grand port maritime, les espaces à vocation naturelle pérenne délimités dans le projet stratégique, y compris ceux du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel, peuvent faire l’objet :

– pour les immeubles propriétés du grand port maritime d’une cession,

– pour les immeubles propriétés de l’État, après avis du grand port maritime, d’une affectation ou d’une attribution, au conservatoire de l’espace littoral et des rivages lacustres en application des articles L. 322-1, L. 322-6 et L. 322-6-1 du code de l’environnement.

« Priorité sera alors donnée au grand port maritime, s’il le demande, pour assurer la gestion patrimoniale de ces espaces. » *[retiré]*

Article additionnel après l'article premier

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes est abrogée.

Article 3

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

I.— Après l'alinéa 9 de cet article, insérer l'alinéa suivant :

« II bis.— Les présentes exonérations de taxe professionnelle sont compensées à due concurrence par la majoration du prélèvement sur les recettes de l'État au titre de la compensation d'exonérations relatives à la fiscalité locale. »

II.— Les pertes de recettes pour l'État résultant de cette compensation de taxe professionnelle sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article additionnel après l'article 4

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Avant toute vente des outillages et cession des droits réels qui leur sont attachés, par les ports à des opérateurs de terminaux, le Gouvernement remet au Parlement un document faisant état pour chaque port de leur évaluation financière détaillée et motivée. Ce document présente également une simulation des futures ressources des grands ports maritimes.

Article 5

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer cet article.

Article 6

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après la première phrase de l'alinéa 2 de cet article, insérer la phrase suivante : « Il veille à ce qu'aucune situation de monopole ne puisse s'installer sur le port. »

Article 7

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Supprimer cet article.
- Rédiger ainsi l'alinéa 4 de cet article :

« 3° Si l'appel à candidature mentionné au 2° est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port maritime confie l'activité à une filiale sur une période permettant à cette filiale de mettre en place une organisation, de procéder et d'amortir les investissements liés à l'activité concernée. Au terme de cette période, le fonctionnement de cette filiale peut être maintenu sous réserve d'avoir des comptes bénéficiaires. Dans le cas contraire, l'établissement procède à un nouvel appel à candidature. En cas d'appel à candidature infructueux, l'activité continue à être exercée par la filiale, si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire.

Dans le cas d'un appel d'offres fructueux, les conditions de transfert des personnels de la filiale se feront dans les conditions identiques à celles prévues par les articles 8 à 10. »

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Rédiger ainsi l'alinéa 8 de cet article :

« III.– Une commission d'évaluation veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I du présent article. Elle fait procéder par un expert indépendant à une évaluation de la valeur des biens et des droits réels avant leur cession. Cette évaluation est communiquée aux partenaires sociaux et tenue à disposition du public. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret. »

Article 8

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Supprimer cet article.
- Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La mise en œuvre de ce transfert ne devra engendrer aucun licenciement et ce pour l'ensemble des travailleurs portuaires : personnels des ports autonomes ou salariés de la manutention portuaire. »

Article 9

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Supprimer cet article.
- Compléter l'alinéa 1 de cet article par la phrase suivante :

« L'accord cadre devra expressément mentionner que le personnel visé par un tel transfert, que ce soit dans une filiale ou chez un opérateur, doit se voir proposer le même emploi

et bénéficier des mêmes conditions sociales dont il bénéficiait avant toute modification de sa situation juridique ou de son lien de subordination. »

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Supprimer l'alinéa 6 de cet article.

Article 10

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer cet article.

Amendements présentés par M. Philippe Duron :

• Au début de l'alinéa 2 de cet article, supprimer les mots : « Dans la limite de sept années suivant le transfert ».

• Dans l'alinéa 2 de cet article, substituer aux mots : « sept années », les mots : « quinze années ».

• Dans l'alinéa 2 de cet article, substituer aux mots : « sept années », les mots : « dix années ».

Article 12

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Compléter l'alinéa 2 de cet article par la phrase suivante : « Lorsqu'une collectivité locale a participé au financement de ces biens fonciers et immobiliers, le produit de la vente lui est reversé au prorata des investissements qu'elle a réalisés. »

Article additionnel après l'article 13

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

L'État veille à prévenir toute constitution de monopole. Pour ce faire, il dispose d'un droit de veto sur le choix d'un opérateur sur le motif que celui-ci deviendrait la seule entreprise exerçant l'activité de manutention portuaire sur le territoire national.