

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi  
7 décembre 2011  
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 16

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

- Examen du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858) (*M. Daniel Fidelin, rapporteur*) ..... 2
- Amendements examinés ..... 22

**Présidence de  
Mme Fabienne  
Labrette-Ménager,  
Vice-présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, **sur le rapport de M. Daniel Fidelin, le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858).**

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Je remercie M. Daniel Fidelin qui, désigné rapporteur le 16 novembre dernier seulement, a beaucoup travaillé dans des délais extrêmement restreints. Notre assemblée doit examiner le présent projet de loi le jeudi 15 décembre prochain, juste après le projet de loi relatif à Voies navigables de France, déjà adopté par notre commission sur le rapport de Mme Françoise Branget.

Vingt-neuf amendements ont été déposés, dont dix du rapporteur, un du groupe UMP et dix-sept du groupe SRC. Un seul, présenté par M. Philippe Boënnec, est déclaré irrecevable car contraire à l'article 40 de la Constitution.

**M. Daniel Fidelin, rapporteur.** Il est vrai que le temps qui m'a été imparti pour instruire ce texte était plutôt court. C'est pourquoi je n'ai pu me rendre, comme je l'aurais pourtant souhaité, dans les ports concernés de Martinique, de Guadeloupe, de Guyane et de la Réunion. J'en aurai peut-être l'occasion dans le cadre du contrôle de l'application de la loi (*sourires*).

Le présent projet de loi vise à transformer en « grands ports maritimes » les quatre ports d'outre-mer relevant de l'État que je viens de citer.

Plus précisément, nous allons aligner le statut des ports ultramarins sur le droit commun métropolitain. Les grands ports maritimes – les GPM – ont été créés par la réforme portuaire discutée, au cours du premier semestre 2008, au sein de ce qui était encore la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale. Nous disposons maintenant du recul suffisant pour en appréhender l'impact en métropole. La modernisation de la gouvernance, par l'institution d'un directoire et d'un conseil de surveillance, donne de très bons résultats : en témoigne l'augmentation de 20 % du chiffre d'affaires des GPM métropolitains. Je puis en témoigner en tant que membre du conseil de surveillance de celui du Havre. En outre, la réunion de toutes les parties prenantes au sein du conseil de développement permet de neutraliser nombre de conflits grâce à un dialogue renforcé : mettre en présence les usagers, les personnels, les associations et les collectivités limite les incompréhensions. Cela a facilité l'élaboration de projets stratégiques performants et une meilleure activité des ports français, en dépit du contexte négatif induit par la crise économique.

Nous dressons donc un bilan positif de la réforme portuaire, comme l'a également fait le Sénat dans son rapport de contrôle d'application de la loi, publié il y a quelques mois.

Certes, s'agissant du transfert au secteur privé des outillages et des personnels de manutention, nous n'avons pu échapper à des conflits sociaux, avivés par la réforme concomitante des retraites. Cette difficulté ne se présentera pas outre-mer car le même volet n'y sera pas appliqué. En effet, la situation concurrentielle sur place se limite à un petit groupe d'opérateurs. Je sais que cette assemblée bruit souvent de débats sur les mérites comparés de la concurrence privée et du monopole public, mais nul n'y a jamais défendu les avantages des monopoles privés et des cartels. La situation des outillages et des personnels demeurera donc en l'état.

En outre, la convention collective nationale unifiée du secteur portuaire (CCNU), conclue au printemps dernier, entrera en vigueur dans les ports d'outre-mer une fois la loi votée. Elle comporte des dispositions particulièrement attendues par les personnels, notamment sur la question de la pénibilité. De fait, mes discussions avec les syndicats se sont-elles déroulées dans une atmosphère inhabituelle, qui ne manquera pas de faire des envieux parmi vous. Tous mes interlocuteurs ont manifesté une opinion très favorable à l'égard du projet de loi. Mieux : la seule demande qui m'a été adressée est de tout mettre en œuvre en vue de son adoption rapide !

J'en profite pour faire état du soutien dont bénéficie le projet de loi de la part de tous les autres acteurs portuaires ultramarins : les chambres de commerce et d'industrie, les directeurs de port et les collectivités territoriales. Les usagers regrettent, certes, de ne pouvoir siéger au conseil de surveillance. Mais il semble normal de ne pas les inviter à définir la politique tarifaire à laquelle ils seront eux-mêmes soumis.

Les chambres de commerce de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion admettent le changement de statut des ports, qui sortent ainsi de leurs prérogatives. Le Gouvernement s'est engagé à ce que des dédommagements leur soient apportés, afin de ne pas déséquilibrer leur activité. De plus, trois des personnalités qualifiées siégeant au conseil de surveillance seront des élus des chambres de commerce. En Guadeloupe, l'évolution sera encore plus facile car il s'agit déjà d'un port autonome. Les instances portuaires anticipent déjà cette réforme particulièrement attendue.

Reste la position des collectivités territoriales, que j'évoque volontairement en dernier lieu. Je me suis entretenu avec des élus locaux ultramarins et j'ai échangé, hier, avec nos collègues des territoires concernés. Ils veulent éviter une recentralisation et favoriser une gestion au plus près du terrain. Sur le plan philosophique, je comprends leur démarche ; j'irai même jusqu'à dire que je la soutiens... mais jusqu'à un certain point.

Si le présent projet de loi vise, je le rappelle encore, à aligner les statuts des ports d'outre-mer sur ceux de la métropole, il n'entend pas pour autant réaliser un décalque bête et méchant d'un régime sur l'autre : un port d'outre-mer n'est pas l'équivalent d'un port de métropole ; c'est aussi un poumon économique essentiel, une voie d'approvisionnement sans substitut, une infrastructure irremplaçable sans laquelle tout le territoire s'arrêterait.

Aussi le projet de loi adapte-t-il aux situations locales le droit applicable en métropole, où les collectivités territoriales disposent de quatre représentants au conseil de surveillance. Ce même chiffre est retenu pour Port-Réunion et pour Fort-de-France, qui ne comptent chacun qu'un seul port. Pour la Guyane et la Guadeloupe, où un grand port maritime réunira plusieurs sites distincts, il y aura cinq représentants des collectivités. C'est en raison de cette particularité géographique que le Conseil d'État a accepté l'adaptation du droit commun. Si nous accroissions encore le nombre d'élus locaux au conseil de surveillance, comme certains amendements le demandent, nous créerions une nouvelle catégorie d'établissement public. Or tel n'est pas notre objectif : l'appellation de « grand port maritime » est essentielle pour la notoriété et la crédibilité des ports ultramarins. S'il est souhaitable d'associer les collectivités à l'exercice des prérogatives de l'État, il ne faut pas aller jusqu'à associer l'État à l'exercice de ses prérogatives par les collectivités. Je serai donc hostile à une modification de la composition du conseil de surveillance : comme en métropole, le nombre de ses membres doit demeurer fixé à 17.

Le vote de cette réforme consensuelle implique de privilégier une démarche de consensus. Mes travaux ont fait apparaître la cohérence d'une coopération interportuaire entre la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane. J'ai rédigé un amendement en ce sens. Nos collègues de l'opposition ayant fait de même, je me réjouis qu'il ait été ainsi ouvert à la co-signature. Sans interdire les désaccords, cette méthode favorise un examen efficace et serein de la réforme que je vous proposerai d'adopter.

Enfin, l'article 3 du projet de loi ne présente manifestement aucun lien avec le reste du texte : il s'agit d'une batterie d'habilitations à légiférer par ordonnance dans le domaine des transports aérien, maritime et routier. Le Gouvernement avait déjà procédé de la sorte l'an dernier, à l'occasion d'un texte rapporté par notre collègue Martial Saddier. Il serait malvenu de repousser cette demande puisque, sur certains textes, la Commission européenne a déjà mis la France en demeure et que nous nous trouvons au bord de la condamnation par la Cour de Justice. Pour autant, si j'admets l'intérêt d'une ordonnance pour agir dans l'urgence, je ne comprends plus cet argument lorsque l'habilitation court sur un délai de dix-huit mois. C'est un véritable défi à la logique car, en un an et demi, le gouvernement aurait largement le temps d'entamer une procédure législative classique. Je vous proposerai donc de scinder l'article 3 en plusieurs habilitations et d'assortir chacune d'un délai plus ou moins long en fonction du temps qu'il reste pour opérer la transposition ou, plus fréquemment, du temps écoulé depuis que nous aurions dû procéder à celle-ci.

Ce projet de loi comporte donc deux faces : d'une part, une réforme portuaire outre-mer bien conçue, bien préparée, bien construite et bien acceptée ; d'autre part, des habilitations de circonstance, moins heureuses. Dans les deux cas, je vous demanderai néanmoins de les adopter.

**M. Yanick Paternotte.** Je tiens d'abord à remercier le rapporteur pour son travail accompli dans des conditions difficiles.

Le groupe UMP se félicite, sur le fond, des dispositions des deux premiers articles du texte, car elles donnent leur chance aux ports d'outre-mer et, sur la forme, de l'appréciation globalement positive émise par les acteurs locaux sur l'adaptation outre-mer du droit commun métropolitain issu de la réforme portuaire du 4 juillet 2008.

Les ports d'outre-mer exercent d'abord une importante fonction d'avitaillement, mais ils participent aussi au soutien de l'économie touristique régionale.

Un des atouts que le projet de loi apporte réside dans le statut d'établissement public national, avec une gouvernance à directoire et conseil de surveillance. Celle-ci permet d'accorder toute leur place aux acteurs locaux et de créer une dynamique analogue à celle résultant, en métropole, de la réforme portuaire que je viens de rappeler, enfin de rattraper le retard pris par rapport à la loi Grenelle 1 et à son objectif de report modal. Ce dernier concerne évidemment moins l'outre-mer, en raison de la quasi absence d'infrastructures de transports en commun.

Je partage le point de vue du rapporteur sur l'article 3 : utiliser le présent texte comme véhicule législatif de transposition de directives européennes, dont l'une date de 2002, me paraît un peu excessif. Je pense spécialement à l'alinéa 7 transposant la directive du 20 février 2008 qui crée l'agence européenne de la sécurité aérienne. On aurait pu en anticiper l'examen et, par exemple, introduire cette disposition dans le projet de loi sur les transports, dont je fus le rapporteur en 2009, et qui comportait tout un chapitre sur le transport aérien.

Quant aux transpositions relatives au transport routier, elles auraient mérité un examen plus approfondi de la part de notre commission.

Le groupe UMP votera néanmoins ce texte très attendu.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Nous allons, par l'article 3, autoriser le Gouvernement à légiférer par ordonnances. Ceci reviendra malheureusement, une fois de plus, à départir le Parlement d'une partie de ses droits. Nous avons déjà, il y a un an, examiné une proposition de loi portant adaptation de la législation française au droit européen. Il s'agit aujourd'hui de trois directives, dont une de 2002, et de trois règlements. La proposition du rapporteur de décomposer l'habilitation en articles distincts, de façon à tenir compte des différentes dates de publication des textes européens, me semble d'autant plus pertinente que le Gouvernement se donne un délai de 18 mois tout en invoquant l'urgence. Nous nous opposons à cette méthode.

**M. Serge Letchimy.** Je tiens, moi aussi, à saluer la qualité du travail du rapporteur. Toutefois, lorsqu'il indique que le projet de loi vise à inscrire les ports d'outre-mer dans le droit commun, il me semble oublier que l'article 73 de la Constitution permet des adaptations tant réglementaires que législatives. Les ports de Guyane ne sont pas ceux de Guadeloupe, non plus que celui de Martinique.

Le projet de loi affiche la volonté de décentraliser la convergence des ports. Mais l'organisation de la gouvernance, à travers un directoire et un conseil de surveillance, traduit une certaine volonté d'emprise de l'État. C'est la raison pour laquelle nous présentons une série d'amendements visant à rééquilibrer le texte. Jusqu'où notre rapporteur en soutient-il l'économie ? En dépendra notre vote, positif ou négatif, ou bien notre abstention.

La composition du conseil de surveillance doit être modifiée, notamment au titre des personnalités qualifiées, afin de mieux associer les collectivités territoriales.

Aussi bien dans l'hexagone qu'outre-mer, les missions d'équipement, d'aménagement et de gouvernance d'un port doivent s'inscrire dans une perspective de développement économique. Cette exigence ne me paraît pas suffisamment prise en compte. La modernisation des ports concernés entraîne des dépenses importantes : 276 millions d'euros, ou un peu moins, en Guadeloupe ; 70 millions en Martinique et autant à la Réunion. Il faut donc établir un lien entre la gouvernance et le développement : c'est pourquoi nous proposerons d'adosser à chaque port une zone franche d'activités afin de relever le niveau des exportations et de favoriser la production intérieure.

La gouvernance sociale me paraît absente du dispositif, alors qu'elle devrait en représenter un aspect majeur. En Martinique, nous avons mis en place un comité de coordination locale. L'institution d'un conseil de développement me semble trop banale car ces instances consultatives manquent d'implication dans les réalités.

L'article 3 correspond à cette mauvaise habitude, trop fréquente, d'utiliser les textes concernant l'outre-mer comme fourre-tout législatif. Mais une de ses dispositions nous touche spécialement : celle portant sur la définition de la capacité professionnelle exigée des transporteurs routiers, qui nous semble excessive. Nous déposerons un amendement à ce sujet afin d'intégrer une validation d'expérience.

Et puisque l'article 3 nous en fournit l'occasion, posons le problème des aéroports : leur gouvernance risque de changer. Or l'accessibilité de nos îles constitue un besoin

fondamental, qui nécessite une organisation publique et l'assurance que les aéroports ne seront pas privatisés.

Nous nous réjouissons d'ailleurs, comme l'ensemble des acteurs locaux, que les outillages portuaires soient maintenus dans le secteur public.

Ce texte fait l'objet d'un consensus dans la mesure où il permet une gouvernance locale des ports. Cependant, la plupart des chambres de commerce et des professionnels demeurent inquiets des conséquences, notamment la déstabilisation financière des chambres de commerce puisque les mesures de compensation, ne figurant pas dans le projet de loi, feront l'objet de négociations directes. Il en va de même de la gestion des personnels et de la gouvernance sociale : les plateformes de revendication renvoient à une multitude de dispositions du code du travail. C'est pourquoi, en plus du conseil de développement, nous proposons un conseil de coordination et de surveillance qui, plus impliqué dans la vie des ports, contribuerait à éviter ces grèves systématiques qui altèrent l'économie.

Le projet de loi va donc dans le bon sens mais il mérite de sérieux aménagements auxquels j'invite tous les groupes de la commission à s'associer.

**M. Stéphane Demilly.** Il faut bien distinguer, comme l'a d'ailleurs fait notre rapporteur, la réforme du statut des ports d'outre-mer des habilitations demandées par le Gouvernement pour transposer, par voie d'ordonnance, les dispositions de six textes européens dans le secteur des transports. Cette méthode de transposition *a minima* convient mal aux enjeux qu'ils emportent : l'accès à la profession de transporteur routier, de voyageurs comme de marchandises, et l'aménagement du temps de travail correspondant ; le déploiement des systèmes de transports intelligents dans le domaine routier ; la dématérialisation des données de voyage par voie maritime. Les deux dernières directives s'appliquent au transport aérien, alors que nous entendrons, la semaine prochaine, les rapporteurs de la mission d'information sur la sûreté aérienne : ne serait-il pas utile de discuter avec eux de cette transposition ? Européens convaincus, nous estimons la méthode choisie par le Gouvernement discutable et frustrante.

Le projet de loi concerne quatre ports d'outre-mer, dont trois concédés par l'État aux chambres de commerce et d'industrie locales (Fort-de-France à la Martinique, Dégrad-des-Cannes en Guyane et Port-Réunion à la Réunion), ainsi que le port autonome de la Guadeloupe. La réforme était d'autant plus attendue que, dès 2008, nous avons revu l'organisation des ports de la métropole. La disparité de leurs statuts justifiait évidemment un traitement spécifique. Les ports d'outre-mer connaissent des situations très différentes de celles des ports de la métropole en raison de leur insularité, de l'exiguïté des territoires qu'ils desservent et de l'étroitesse des marchés inhérente à la relative faiblesse du nombre d'habitants.

Dans son rapport de 2010 sur la mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008, la Cour des comptes souligne la nécessité « *d'adapter les statuts et les conditions de fonctionnement des ports d'outre-mer* ». Le flou entourant la répartition des compétences et le manque de lisibilité de la gouvernance sont dommageables au développement de l'activité portuaire. Une volonté politique forte vient de naître. Scellons-en l'engagement par le vote du présent projet de loi. Celui-ci a été précédé d'une concertation de qualité, dont nous saluons l'initiative.

Deux questions subsistent cependant.

On lit dans l'exposé des motifs du projet de loi que, contrairement aux dispositions régissant les ports métropolitains, « *les activités de manutention ne seront pas exclues de la compétence de ces nouveaux établissements publics avec la faculté, pour chacun des ports, de prévoir à terme une évolution de l'organisation.* » Peut-on obtenir quelques précisions supplémentaires à ce sujet ?

L'adoption définitive du projet de loi sera-t-elle possible dans le cadre du calendrier parlementaire restreint qui caractérise la fin de la législature ?

**M. Jean-Marie Sermier.** Je tiens, moi aussi, à saluer le travail du rapporteur compte tenu du délai qui lui a été imparti.

Tout ce qui touche à l'aménagement, au développement et aux transports repose en France pour une grande partie sur des sociétés d'économie mixte (SEM), les entreprises publiques locales (EPL), qui associent les collectivités territoriales au secteur privé.

Nous avons déjà évoqué l'importance de la gouvernance sociale. Il faudrait aussi mentionner le rôle fondamental de l'économie mixte : dans tous les cas, les EPL auront d'importantes missions à remplir aux côtés des organismes chargés de la gestion des futurs grands ports maritimes. Sans participer directement aux conseils de surveillance, qui comportent déjà un nombre suffisant de membres, les EPL devront être associées aux différents débats qui concernent l'organisation et le fonctionnement des ports.

**M. Jacques Kossowski.** La législation nationale et le droit européen, pour nécessaires qu'ils soient, ne doivent pas nous faire oublier que le développement et la modernisation d'un port ne résultent pas du droit qu'on lui applique. Sans financement, rien ne peut se faire.

**M. le rapporteur.** Les amendements dont nous allons discuter répondent en partie aux questions posées.

Je remercie M. Yanick Paternotte du soutien du groupe UMP et je partage son opinion sur l'article 3, d'ailleurs semblable à celle de plusieurs de nos collègues sur tous les bancs. J'ai discuté durement de ce sujet avec les représentants du Gouvernement car une habilitation pour dix-huit mois me semblait inconcevable. Au terme d'une négociation pied à pied, nous avons réussi, dispositif par dispositif, à réduire sensiblement les délais, puisque certains ont été ramenés à deux mois. Je crois que le Gouvernement est maintenant conscient que nous ne voulons plus voir apparaître dans des projets de loi des dispositions l'autorisant à légiférer par voie d'ordonnances sur des thématiques totalement différentes – et je réponds ainsi à M. Chanteguet.

Vous avez évoqué, M. Serge Letchimy, l'article 73 de la Constitution, qui permet des adaptations du droit national aux caractéristiques de l'outre-mer. Mais adaptation ne signifie pas révolution : nous proposons justement l'adaptation à l'outre-mer du texte voté le 4 juillet 2008 pour l'hexagone.

S'agissant de la gouvernance, je vous indique que le président du directoire sera nommé après avis conforme du conseil de surveillance.

Par ailleurs, ni le personnel ni l'outillage ne seront transférés au secteur privé.

Vous souhaitez aussi des conditions plus favorables au développement économique : le texte prévoit déjà l'implication des milieux économiques dans la composition du conseil de

surveillance, à travers une personnalité qualifiée *ad hoc* et trois représentants consulaires. Le conseil de développement comptera aussi des personnes issues des entreprises. Le monde économique se trouve donc fortement représenté dans chacune de ces deux instances.

S'agissant de l'aspect social, trois représentants du personnel siègeront au conseil de surveillance, sans même évoquer leur participation primordiale au conseil de développement.

Les aéroports et les ports font aujourd'hui, outre-mer, l'objet d'une gestion globale par les chambres de commerce. Comme le Gouvernement, nous ne souhaitons déstabiliser ni ces dernières ni le fonctionnement des aéroports. Aussi bien des discussions se tiendront plus tard au cas par cas. En tout état de cause, les aéroports n'entrent pas dans le champ de ce texte.

Le personnel portuaire ultramarin sera transféré à un établissement public et non, comme en métropole, à des opérateurs privés. Les différents représentants consultés, patronaux et syndicaux, se sont montrés plutôt satisfaits de la disposition proposée, puisqu'elle permettra aux uns et aux autres de bénéficier de la convention collective nationale unifiée. Ils souhaitent même que la réforme soit rapidement mise en œuvre, ce qui n'était pas le cas en métropole.

Vous vous êtes interrogé, M. Stéphane Demilly, sur le calendrier d'adoption du projet de loi. Voté par notre assemblée la semaine prochaine, il devrait être discuté au Sénat mi-janvier, en vue d'une adoption définitive en février.

Le texte ne prévoit pas d'évolution du régime de la manutention, mais il laisse la porte ouverte pour une réflexion prospective. Nous constatons aujourd'hui, dans ce secteur, une position dominante détenue par quelques grandes sociétés et une absence de concurrence effective. L'importance des coûts de transfert pourrait entraîner la constitution d'un monopole. Cette question est donc ajournée, à mon avis pour un certain temps...

Les SEM, M. Jean-Marie Sermier, ne sont pas écartées du système puisque les représentants du monde économique sont étroitement associés à la gouvernance des ports, au sein du conseil de surveillance comme du conseil de développement.

Le financement, dont a parlé M. Jacques Kossowski, ne figure pas dans le projet de loi. Mais l'État apporte une compensation financière à l'établissement public au profit duquel sont transférés les personnels, compensation à hauteur de 100 % la première année, de 60 % la deuxième et de 30 % la troisième.



*La Commission procède à l'examen des articles.*

**Article 1<sup>er</sup>** (articles L. 5713-1 et L. 5713-1-1 [nouveau] du code des transports) :  
*Gouvernance des grands ports maritimes ultramarins*

*La Commission examine, en présentation commune, les amendements CD 23 du rapporteur, CD 4 de M. Victorin Lurel, CD 11 de M. Serge Letchimy, CD 3 de M. Victorin Lurel, CD 21 du rapporteur, CD 12, CD 8, CD 13, CD 14 et CD 10 de M. Serge Letchimy, CD 5 de Mme Chantal Berthelot, CD 16 et CD 15 de M. Serge Letchimy, et CD 6 de Mme Chantal Berthelot.*

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Il me faut préciser, à ce stade de la discussion, que l'adoption de l'amendement CD 23 du rapporteur aurait comme conséquence de faire tomber toute une série d'amendements. Je vous propose que ceux-ci soient présentés par leur auteur dans une sorte de discussion commune. Si l'un de ces amendements en discussion après l'amendement CD 23 du rapporteur était adopté, il deviendrait un sous-amendement à cet amendement si celui-ci était adopté.

**M. Serge Letchimy.** J'ai effectivement été prévenu de la situation et je vous remercie d'autoriser la discussion. Encore faut-il que notre amendement, transformé en sous-amendement, soit convenablement positionné par rapport aux alinéas de l'amendement CD 23.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Ce sera le cas.

**M. le rapporteur.** Mon amendement CD 23 a pour but de renforcer encore le consensus dégagé avec les collectivités territoriales. Il propose d'accroître la légitimité de leur représentation au conseil de surveillance en prévoyant leur consultation sur les personnalités qualifiées pressenties.

**M. Serge Letchimy.** L'amendement qui vient d'être présenté va dans le bon sens.

Cela dit, l'amendement CD 4 de Victorin Lurel propose de faire passer de cinq à six le nombre de sièges dévolu aux collectivités territoriales en Guadeloupe et en Guyane.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Cet amendement CD 4 ne prévoit pas de compenser l'augmentation du nombre de représentants des collectivités territoriales par la réduction d'un autre collège. Un effort a déjà été accompli par l'État puisque celui-ci n'aura que quatre représentants, contre cinq en métropole, ce qui permet d'augmenter la représentation des collectivités territoriales. En tout état de cause, nous souhaitons maintenir à 17 le nombre total de membres du conseil de surveillance.

Le texte prend déjà en compte les spécificités des territoires en prévoyant, pour la Guadeloupe et pour la Guyane, dont les ports sont installés sur plusieurs sites, que le conseil de surveillance compte cinq représentants des collectivités territoriales, contre quatre en Martinique, à la Réunion et en métropole.

Si le projet de loi initial prévoyait de réduire le nombre de représentants de l'État à trois, contre quatre dans la version actuelle, le Conseil d'État a estimé qu'un éloignement trop important du dispositif métropolitain ne permettrait plus de qualifier les ports de « grands ports maritimes », appellation indispensable, je le répète, à leur notoriété et à leur crédibilité.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Monsieur Letchimy, vous présentez l'amendement CD 11.

**M. Serge Letchimy.** L'amendement CD 11 vise à éviter la constitution de monopoles, en ce qu'il permet à l'État ou à la collectivité locale concernée de s'opposer à l'exécution d'un marché qui conduirait à placer un opérateur dans une telle position.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Je ne comprends pas bien l'inquiétude que traduit cet amendement devant le risque de voir des opérateurs se trouver en situation de monopole du fait de l'attribution d'un marché. En droit national, comme en droit européen, la

réglementation relative à la passation des marchés prévient déjà toute attribution ayant pour conséquence de placer un opérateur en situation d'abus de position dominante.

**M. Serge Letchimy.** Aujourd'hui, nous connaissons la situation de monopole de la CMA-CGM. En même temps, le départ de cette entreprise déstabiliserait le fonctionnement de nos ports : il y a là une contradiction qu'il va nous falloir surmonter. Plusieurs régions d'outre-mer, dont la Guadeloupe, souhaiteraient voir cohabiter plusieurs prestataires. Il appartient à l'État de s'opposer aux monopoles actuels et aux collectivités locales d'empêcher la formation de monopoles futurs.

**M. le rapporteur.** Le droit commun permet de limiter les positions dominantes.

**M. Serge Letchimy.** Nous avons vécu des contre-exemples à Mayotte et à la Guadeloupe. Ce sont, en outre, les monopoles qui ont provoqué la cherté de la vie.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Monsieur Letchimy, vous présentez l'amendement CD 3.

**M. Serge Letchimy.** L'amendement CD 3 vise, comme l'amendement CD 4, à modifier la représentation au conseil de surveillance, cette fois par une réduction de celle de l'État, par une augmentation de celle des collectivités territoriales, et à partager entre celles-ci et l'État le choix des personnalités qualifiées.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Cet amendement comporte en effet trois volets. Le premier souffre en partie des lacunes évoquées précédemment : il ne prévoit pas de compenser l'augmentation du collège des personnalités qualifiées pour la Guyane et la Guadeloupe par la réduction d'un autre collège, ce qui place les ports de ces collectivités dans une situation inédite par rapport à tous les autres, en métropole comme outre-mer. Par ailleurs, la réduction du nombre de personnalités qualifiées pour ces territoires visait à compenser l'augmentation du collège des représentants des collectivités territoriales.

Par le deuxième volet, vous semblez vouloir réduire la représentation des élus de la chambre de commerce et d'industrie au sein du conseil de surveillance. Or l'objectif était de rassurer ces derniers, jusqu'ici responsables de la gestion des ports, quant à leur participation au conseil de surveillance. Réduire leur représentation ne serait donc pas légitime.

Pour ce qui est du troisième volet, je comprends une nouvelle fois le souci d'attribuer davantage de responsabilités aux collectivités territoriales, mais leur confier la désignation des personnalités qualifiées ne me paraît pas du tout compatible avec l'esprit de la réforme. Les GPM demeurent des ports d'État.

En revanche, je propose, que la nomination des personnalités qualifiées soit soumise à l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements. Tel est l'objet de mon amendement CD 21, qui constitue un amendement de repli par rapport à l'amendement CD 23. Une telle disposition est peut-être de nature à vous satisfaire, monsieur Letchimy.

*Les amendements CD 12 et CD 8 de Serge Letchimy sont alors retirés.*

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Nous en venons à l'amendement CD 13.

**M. Serge Letchimy.** Le projet de loi ne prévoit pas de représentant des consommateurs au sein du conseil de surveillance, lequel revêt désormais un rôle prépondérant dans la gestion et les orientations de chaque port. Par l'amendement CD 13, nous proposons donc de pallier cette carence compte tenu notamment de l'implication de l'opinion publique dans les dynamiques économique et sociale portuaires.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Il ne faut pas fléchir à l'excès les personnalités qualifiées. Si vous mentionnez les consommateurs, pourquoi alors ne pas viser aussi d'autres catégories ?

Au reste, les consommateurs sont déjà présents dans le conseil de développement. Vous m'avez certes fait part de votre scepticisme quant au travail de celui-ci. Mais un président issu des collectivités territoriales pourrait l'animer et assurer son efficacité.

**Mme Chantal Berthelot.** Je remarque cependant que, sur six membres – cinq en Guyane –, quatre ont déjà été fléchés. Les consommateurs doivent aussi pouvoir agir sur la stratégie du port, ce qui relève de la compétence du conseil de surveillance.

**M. le rapporteur.** Une telle évolution priverait de marge de manœuvre l'autorité en charge de la nomination des personnalités qualifiées en Guadeloupe et en Guyane puisque, sur les cinq personnalités concernées, il y aurait trois représentants élus de la chambre de commerce, un représentant du monde économique et, donc, un représentant des consommateurs. Dans cette hypothèse, que faire si une personnalité, incontournable pour l'administration du port, n'entre dans aucune de ces catégories ?

**M. Serge Letchimy.** L'amendement CD 14 propose qu'un représentant des associations et institutions en charge de la protection de l'environnement soit membre du conseil de surveillance.

Monsieur le rapporteur, la présence au sein du conseil de surveillance de représentants économiques n'aura pas d'impact sur le développement du pays : il n'y a pas de lien entre la stratégie portuaire et le développement économique du territoire. Certes, la zone franche est une idée, mais il y en a d'autres.

Le conseil de surveillance aura une responsabilité sociétale ; or il ne comprendra aucun représentant des consommateurs et des organisations chargées de l'environnement. Si bien qu'en évacuant l'aspect environnemental, ce projet va créer une technocratie portuaire déconnectée de la réalité.

Quant au conseil de développement, c'est une coquille vide car il n'a aucun pouvoir. J'ai cru comprendre que vous souhaitez qu'un membre de la collectivité en assure la présidence...

**M. le rapporteur.** Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que c'est une possibilité.

**M. Serge Letchimy.** Quant à votre interprétation de l'article 73 de la Constitution, j'y suis totalement opposé.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à votre amendement CD 14. Vous pointez l'insuffisance du poids des collectivités territoriales ; or quatre représentants sont prévus pour les ports concentrés sur un seul site, soit Port-Réunion et Fort-de-France ; Dégrad-des-Cannes et le port autonome de la Guadeloupe en compteront cinq. Ces représentants pourront donc

avoir une influence sur le projet stratégique élaboré par le conseil de surveillance. En métropole, ce système fonctionne très bien.

**M. Serge Letchimy.** Je me répète : ce projet de loi ne crée pas de dynamique de développement économique propre à dégager des profits, rendus nécessaires par la compensation financière dégressive de l'État. À un moment donné, ce système débouchera sur une impasse.

Notre amendement CD 10 vise à préciser les qualités requises pour la représentation du monde économique, notamment une connaissance des réalités de la place portuaire. Il ne doit pas s'agir de personnes venant de métropole par avion uniquement pour voter, comme c'est le cas actuellement avec certains représentants de l'État.

**M. le rapporteur.** Les ports d'outre-mer fonctionnent plutôt bien – leur chiffre d'affaires a sensiblement augmenté en 2010 –, sans oublier que l'élargissement du canal de Panama laisse augurer des perspectives intéressantes.

L'amendement CD 10 ne me semble pas aller dans le sens de la réforme dont l'un des objectifs est justement de pouvoir nommer au sein du conseil de surveillance une personnalité n'ayant pas de lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire. J'y suis donc défavorable. Ainsi, dans le cas où un port serait confronté à de sérieux problèmes de gestion financière, un expert-comptable reconnu pourrait être très utile au sein du conseil de surveillance.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Monsieur Letchimy, s'agissant de la compensation dégressive de l'État, vous laissez entendre qu'à un moment donné le dispositif proposé débouchera sur une impasse financière. Est-ce à dire que l'exploitation est actuellement déficitaire ?

**M. Serge Letchimy.** La situation est différente selon les lieux : l'évolution du port de la Guadeloupe est, du fait de son caractère autonome, beaucoup plus positive que celle du port de la Martinique. Mais globalement, leurs résultats sont satisfaisants. Par contre, à l'avenir, les tarifs portuaires devront être compétitifs pour que le port de transbordement ait un sens. Or le poids des charges globales pourrait poser des difficultés. Il faut donc rechercher à la fois la compétitivité et l'équilibre financier. C'est pourquoi mon amendement CD 17 à venir prévoit qu'une mission parlementaire sera conduite dans le but d'étudier les possibilités de maîtrise des coûts dans les situations de monopole.

**Mme Chantal Berthelot.** La Guyane est dans une situation difficile : même si le port de Dégrad-des-Cannes connaît actuellement un résultat excédentaire, son coût de fonctionnement est l'un des plus élevés de France, d'autant que la question du financement du dragage n'est pas réglée par l'État.

**M. le rapporteur.** Actuellement, les chambres de commerce et d'industrie assurent la gestion des ports, dont les excédents comblent parfois les déficits des aéroports, d'où un manque de transparence. Ce projet de loi inquiète les chambres de commerce et d'industrie, qui se demandent comment elles pourront financer les aéroports. Des discussions auront donc lieu au cas par cas pour assurer la pérennité du financement aéroportuaire.

**Mme Chantal Berthelot.** Faisons alors des aéroports des établissements publics ! Celui de Guyane, par exemple, est très déficitaire.

**M. le rapporteur.** Ce n'est pas l'objet du projet de loi.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Je propose une discussion commune sur les amendements CD 5 et CD 16.

**Mme Chantal Berthelot.** Mon amendement CD 5 prévoit que non seulement le président, mais aussi les membres du directoire seront nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance. Il vise ainsi à donner davantage de responsabilités à ce dernier.

**M. Serge Letchimy.** Notre amendement CD 16 propose que le président du directoire soit nommé par décret sur proposition du conseil de surveillance. Il répond ainsi à l'objectif du projet de loi d'une gouvernance modernisée.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à ces deux amendements.

Nous parlons de ports d'État, non de ports décentralisés. Selon le droit commun, le président du directoire est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance, et les deux autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance. Le conseil de surveillance a encore son mot à dire avec ce projet de loi, qui est ainsi tout à fait équilibré. C'est dire l'importance de cette instance. Le projet de loi me semble présenter un équilibre à préserver.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** A nouveau, je propose une discussion commune sur les amendements CD 15 et CD 6.

**M. Serge Letchimy.** Notre amendement CD 15 prévoit que le conseil de développement peut s'autosaisir des politiques tarifaires du port.

**M. le rapporteur.** Cet amendement CD 15 est satisfait. D'abord, la loi n° 2008-660 prévoit que le conseil de développement est obligatoirement consulté sur la politique tarifaire des grands ports maritimes. Ensuite, le droit commun prévoit que le conseil de développement peut s'autosaisir sur tout sujet.

**Mme Chantal Berthelot.** Je retire l'amendement CD 6.

*Les amendements CD 15 et CD 6 sont retirés.*

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Je considère que le vote sur l'amendement CD 23 est réservé et je mets aux voix les amendements dont nous venons de débattre et qui ont reçu un avis défavorable de notre Rapporteur, sachant que les amendements CD 12, CD 8, CD 15 et CD 6 ont déjà été retirés.

*La commission rejette successivement les amendements CD 4, CD 11, CD 3, CD 13, CD 14, CD 10, CD 5 et CD 16, le groupe SRC votant pour.*

*Puis elle adopte l'amendement CD 23 du rapporteur, le groupe SRC s'abstenant.*

*L'amendement CD 21 devient sans objet.*

*La Commission est saisie de l'amendement CD 19 de M. Serge Letchimy.*

**M. Serge Letchimy.** Je rappelle qu'il a fallu trois années pour élaborer le texte qui nous est soumis. En l'absence de gouvernance moderne, certaines régions comme la Martinique ont installé une structure *ad hoc*, en l'occurrence le comité de suivi et observatoire des activités portuaires (CSOP). Celui-ci dispose d'un budget dédié, qui lui permet de mener des études et des analyses. Notre amendement CD 19 propose que, pour tenir compte de cette particularité locale, les représentants des milieux professionnels composant le conseil de développement soient choisis parmi les membres du CSOP. Je ne souhaite pas que le pouvoir régalien de l'État lamine ce qui existe déjà.

**M. le rapporteur.** Le projet de loi assure la présence des collectivités territoriales et des chambres de commerce au conseil de surveillance, mais l'État doit avoir la main sur ces ports.

Les trois ans qui ont été nécessaires à l'élaboration de ce texte consensuel s'expliquent pour différentes raisons : spécificité des outillages, transfert des personnels... Sans compter que la Cour des comptes a rendu un rapport et que le comité interministériel de la mer s'est saisi du dossier. De la même manière, deux années vous ont été nécessaires, monsieur Letchimy, pour installer le CSOP.

Cet amendement CD 19 est, de votre aveu même, un amendement spécifique à la situation martiniquaise sur lequel je ne pourrai qu'émettre un avis défavorable s'il n'est pas retiré.

D'abord, je tiens à souligner votre action, M. Letchimy, car, conformément aux accords de sortie de crise, vous avez été à l'initiative du CSOP qui a permis de ramener la concorde. Ce comité assure les fonctions du futur conseil de développement. Il faut vous en donner crédit.

Toutefois, l'adoption de cet amendement conduirait à un affaiblissement non seulement du schéma métropolitain, mais aussi du rôle de l'État. En effet, le conseil de développement est organisé par le préfet, et non par le président de région en concertation avec l'État.

Quitte à me répéter, ce texte est une adaptation du droit commun à l'outre-mer, et non une loi de décentralisation.

Vous en êtes certainement convaincu : le conseil de développement sera amené, en toute logique, à prendre la suite du CSOP, créé dans l'attente de cette réforme. Il serait dommageable que deux structures aux missions proches coexistent à l'avenir : ce ne serait une bonne chose pour personne, et surtout pas pour la gouvernance du port de Fort-de-France...

Nous pourrions réfléchir, au cours de la semaine qui nous sépare de l'examen en séance publique, à une solution transitoire. Le CSOP pourrait ainsi poursuivre ses activités dans l'attente de la constitution du conseil de développement, dont la composition – ce sera au Gouvernement de s'engager sur ce point – s'inspirerait de celle du comité créé à votre initiative.

Nous ne pouvons nous éloigner trop fortement du schéma de gouvernance applicable en métropole et dans les autres départements d'outre-mer. Je sollicite donc un retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**M. Serge Letchimy.** Dans ce cas, je vous suggère de proposer un sous-amendement afin de ne pas rendre obligatoire l'instauration d'un conseil de développement. Ainsi, si le

conseil de surveillance décide de ne pas mettre en place un conseil de développement, c'est le CSOP qui remplira le rôle de ce dernier.

**M. le rapporteur.** Le conseil de développement est obligatoire pour un grand port maritime, ce que sera le port de Fort-de-France. Le comité de suivi me paraît inutile et ne pourra rester en place que de manière transitoire.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Ne serait-il pas possible de prévoir une disposition dérogatoire au droit commun ?

**M. le rapporteur.** Sans conseil de développement, il n'y a plus de grand port maritime. Or l'outre-mer mérite d'avoir de grands ports maritimes.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Monsieur Letchimy, retirez-vous cet amendement ?

**M. Serge Letchimy.** Je le maintiens.

*La Commission rejette l'amendement CD 19, le groupe SRC votant pour.*

*Elle est saisie de l'amendement CD 22 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement a été cosigné par M. Letchimy qui va le présenter.

**M. Serge Letchimy.** L'amendement CD 22, dont je suis également signataire, prévoit l'institution d'un conseil de coordination interportuaire entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique. En effet, les zones à haute compétitivité nécessitent que les politiques publiques en matière d'investissement soient coordonnées.

**M. le rapporteur.** Pour être membre du conseil de coordination interportuaire Paris-Rouen-Le Havre, je peux vous confirmer que ces structures fonctionnent bien et permettent des réflexions prospectives.

Je souhaiterais que cet amendement soit complété par les termes « *dont les modalités sont fixées par décret* ».

**M. Serge Letchimy.** Cet ajout est-il vraiment nécessaire ?

**Mme Christiane Taubira.** Pourquoi inscrire une telle disposition dans l'amendement, alors que la loi la prévoit déjà ? N'est-ce pas superfétatoire ?

**M. le rapporteur.** Cette précision me semble indispensable car le conseil de coordination n'est pas obligatoire.

**M. Serge Letchimy.** L'article L. 102-7 du code des ports maritimes la prévoit déjà, mais si c'est un passage obligé, je ne suis pas contre.

Cela étant dit, *quid* de Mayotte et de la Réunion ?

**M. le rapporteur.** Il n'y a pas de grand port maritime à Mayotte. Port-Réunion ne coopérera pas seul car il faut au minimum deux grands ports maritimes pour créer un conseil de coordination. Ils pourront peut-être créer un comité de surveillance...

**M. Serge Letchimy.** Je comprends qu'il faille deux grands ports maritimes pour créer un conseil de coordination mais la question de la coopération d'un grand port maritime avec des ports fluviaux comme Saint-Laurent du Maroni, en Guyane, est alors écartée.

*La Commission adopte à l'unanimité l'amendement CD 22 ainsi rectifié.*

*Elle est saisie de l'amendement CD 17 de M. Serge Letchimy.*

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Monsieur Letchimy, je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement CD 17 qui ne peut en aucun cas être adopté par la commission, et ce pour deux raisons.

Premièrement, la loi ne peut déterminer l'agenda du Parlement et imposer à la représentation nationale la constitution d'une mission parlementaire.

Deuxièmement, en application de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale, « à l'issue d'un délai de six mois suivant l'entrée en vigueur d'une loi dont la mise en œuvre nécessite la publication de textes de nature réglementaire, deux députés, dont l'un appartient à un groupe d'opposition et parmi lesquels figure de droit le député qui en a été le rapporteur, présentent à la commission compétente un rapport sur la mise en application de cette loi ».

La demande visée par votre amendement pourra donc être satisfaite à l'occasion de ce rapport d'application de la loi.

**M. Serge Letchimy.** Je retire l'amendement.

*L'amendement CD 17 est retiré.*

*La Commission adopte l'article 1<sup>er</sup> ainsi modifié, le groupe SRC s'abstenant.*

**Après l'article 1<sup>er</sup>**

*La Commission est saisie de l'amendement CD 9 de M. Serge Letchimy, portant article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>.*

**M. Serge Letchimy.** Cet amendement est satisfait : je le retire.

*L'amendement CD 9 est retiré.*

**Article 2 :** *Dispositions transitoires spécifiques à la Guyane et à la Martinique*

*La Commission adopte l'amendement de cohérence CD 24 du rapporteur.*

*Puis elle adopte l'article 2 ainsi modifié.*

**Article 3 :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002*

*La Commission est saisie de l'amendement CD 25 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Pour une plus grande clarté de la loi, il me semble opportun d'identifier dans des articles autonomes les habilitations à légiférer par ordonnance que le projet de loi propose d'accorder au Gouvernement.

Il convient également d'adapter les délais à chaque situation : si le Gouvernement privilégie les ordonnances pour opérer la transposition du droit européen dans le droit français, au détriment de la procédure législative traditionnelle, c'est en raison de l'urgence que fait peser sur la France l'approche des dates butoir fixées par l'Union européenne.

En l'occurrence, le défaut de transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, fait peser sur la France le risque d'une condamnation par la Cour de justice. L'application du texte était prévue au 23 mars 2009. Le retard a conduit la Commission européenne à adresser une mise en demeure à la France, prélude à une procédure juridictionnelle.

Par conséquent, je crois que nous devons exclure de délivrer une habilitation pour un délai de dix-huit mois. Cet amendement suggère de réduire cette période à deux mois, afin que l'État se conforme à ses obligations avec célérité.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Les propositions qui sont faites peuvent sembler pertinentes compte tenu de l'urgence, mais le groupe SRC votera contre par principe car elles privent le Parlement de ses droits. Il faudra qu'un jour que le Parlement s'oppose à ce type de comportement en n'adoptant pas de loi d'habilitation.

**M. le rapporteur.** Je comprends votre opposition de principe, même si vous êtes d'accord avec l'amendement sur le fond.

**M. Yanick Paternotte.** Je partage l'avis de Jean-Paul Chanteguet. J'ajoute qu'un débat préalable sur les dispositions proposées par le Gouvernement aurait permis de nous éclairer sur celles-ci.

*La Commission **adopte** l'amendement CD 25, le groupe SRC votant contre.*

*En conséquence, l'amendement CD 18 de Serge Letchimy **tombe**.*

*L'article 3 est **ainsi rédigé**.*

### **Après l'article 3**

*La Commission est saisie de plusieurs amendements CD 20, CD 26, CD 27, CD 28, CD 29 du rapporteur portant articles additionnels après l'article 3.*

**Article 4 (nouveau) :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010.*

*La Commission examine d'abord l'amendement CD 20.*

**M. le rapporteur.** L'incompatibilité du droit français et du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 est réelle, puisque ce

texte est entré en vigueur le 2 décembre 2010. Par conséquent, une habilitation pour un délai de dix-huit mois est à exclure : l'amendement CD 20 suggère de réduire cette période à six mois.

*La Commission **adopte** l'amendement, le groupe SRC votant contre.*

*L'article additionnel 4 est **ainsi rédigé**.*

**Article 5 (nouveau) :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010*

*La Commission examine l'amendement CD 26.*

**M. le rapporteur.** Le défaut de transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 n'est encore qu'un risque non réalisé. La date limite de transposition est en effet fixée au 27 février 2012. Par l'amendement CD 26, je propose de fixer le délai d'habilitation à dix mois à compter de la publication de la présente loi.

*La Commission **adopte** l'amendement, le groupe SRC votant contre.*

*L'article additionnel 5 est **ainsi rédigé**.*

**Article 6 (nouveau) :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010*

**M. le rapporteur.** L'amendement CD 27 propose un délai d'habilitation de douze mois s'agissant des dispositions concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports des États membres de l'Union européenne.

*La Commission **adopte** l'amendement, le groupe SRC votant contre.*

*L'article additionnel 6 est **ainsi rédigé**.*

**Article 7 (nouveau) :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008*

*La Commission examine l'amendement CD 28.*

**M. le rapporteur.** L'amendement CD 28 propose un délai d'habilitation de six mois pour les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008.

*La Commission **adopte** l'amendement, le groupe SRC votant contre.*

*L'article additionnel 7 est **ainsi rédigé**.*

**Article 8 (nouveau) :** *Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009*

*La Commission examine l'amendement CD 29.*

**M. le rapporteur.** L'incompatibilité du droit français et du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009 est réelle, puisque ce texte est entré en vigueur le 4 décembre 2011. Par conséquent, l'amendement CD 29 suggère de réduire le délai d'habilitation à deux mois.

*La Commission adopte l'amendement, le groupe SRC votant contre.*

*L'article additionnel 8 est ainsi rédigé.*

**Article 9 (nouveau)** (article L. 211-7 du code de l'environnement) : *Prise en compte des pollutions marines orphelines*

*La Commission examine ensuite l'amendement CD 1 de M. Philippe Boënnec portant article additionnel.*

**M. Philippe Boënnec.** Cet amendement vise à permettre la compensation des dommages liés à des pollutions maritimes orphelines dans les eaux françaises résultant d'hydrocarbures ou d'autres déchets et produits polluants et dont les auteurs n'ont pas pu être identifiés.

Les pollutions orphelines peuvent provenir de dégazages de navires ou de rejets en provenance d'épaves dont les soutes laissent échapper des hydrocarbures. Le seul littoral atlantique compte 1 500 épaves.

Cette pollution s'échoue sur les plages de petites communes, lesquelles doivent alors financer les travaux nécessaires au nettoyage du site. La charge financière peut être particulièrement lourde pour ces collectivités territoriales dont le budget ne permet pas de faire face à des dépenses importantes.

Cet amendement vise donc à instituer une nouvelle catégorie d'affectation de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS), dont le taux est fixé par les conseils généraux et qui n'est pas totalement utilisée. Elle permettrait non seulement d'assurer une compensation des coûts qui sont à la charge des collectivités locales, mais aussi de protéger l'environnement par l'utilisation de techniques adaptées.

À titre d'exemple, les travaux de remise en état du littoral dans le département de la Loire-Atlantique peuvent être évalués à 150 000 euros pour l'année 2010.

Contrairement à un autre amendement ayant le même objet et qui a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40, ce ne devrait pas être le cas de celui-ci : l'introduction de cette disposition dans le code de l'environnement, pour laquelle je me bats depuis maintenant deux ans, ne créerait pas de dépenses nouvelles, puisque la totalité de la taxe n'est pas dépensée. J'ai cru comprendre que le Gouvernement était favorable sur le principe.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Je précise que le président de la commission des finances, consulté en application du Règlement, a considéré l'amendement CD 2 irrecevable car toute nouvelle affectation des ressources générées par une taxe équivaut à une dépense et tombe donc sous le coup de l'article 40.

En outre, la TDENS vit ses derniers instants : elle sera remplacée dans quelques mois par la taxe d'aménagement.

**M. le rapporteur.** Sur le fond, il s'agit d'un excellent amendement, auquel je suis très sensible. Néanmoins, il me semble devoir être revu car son pendant, qui concernait aussi le code de l'urbanisme, a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution. J'invite donc Philippe Boënnec à réfléchir à une nouvelle rédaction en vue de la séance publique.

**M. Yanick Paternotte.** C'est pourtant un excellent amendement !

**M. Serge Letchimy.** Nous le soutiendrons également.

**M. Philippe Boënnec.** Je crains qu'une nouvelle rédaction ne soit considérée comme irrecevable sans l'accord du Gouvernement. Or nous attendons cette mesure depuis longtemps. Donc je le maintiens mon amendement.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Je constate que seul l'exposé sommaire faisait nommément référence à la TDENS. Je mets donc aux voix cet amendement, avec un avis plutôt défavorable de notre rapporteur (*sourires*).

*La Commission adopte l'amendement.*

*L'article additionnel 9 est ainsi rédigé.*

**M. Serge Letchimy.** Je note que nous venons d'adopter – avec mon soutien, d'ailleurs – une disposition qui n'a rien à voir avec les grands ports maritimes ultramarins. Lorsque nous débattons de nos amendements en séance publique, par exemple sur les aéroports, il ne faudra pas écarter nos suggestions en raison d'une prétendue cohérence du projet de loi.

**M. le rapporteur.** L'amendement précédent n'est pas réellement un cavalier, il concerne le secteur maritime, et le vôtre le secteur aérien.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je fais observer que le transport aérien est également concerné par les transpositions de certaines directives à prendre par ordonnance.

**M. le rapporteur.** Je le reconnais.

*La Commission est enfin saisie de l'amendement CD 7 de M. Serge Letchimy.*

**M. Serge Letchimy.** Cet amendement prévoit que, dans les cinq ans suivant l'institution des grands ports maritimes outre-mer, le Gouvernement remette au Parlement un rapport rendant compte des conditions d'application de la loi.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à l'amendement CD 7. J'ai en effet le sentiment, mes chers collègues, que nous avons trop souvent tendance à nous en remettre à un rapport du Gouvernement. Pourquoi ne pas nous faire confiance et envisager que l'un d'entre nous, ou l'un d'entre vous, demande au cours de la prochaine législature la constitution d'une mission d'information sur le sujet, ou exige la réalisation d'un rapport d'application de la loi ?

Combien de fois avons-nous été déçus par ces rapports, remis en retard, parfois faits « à la va vite » ? Dois-je également vous rappeler l'exemple du rapport de la commission d'évaluation sur les investissements photovoltaïques en outre-mer ? Si je ne me trompe pas, la

remise de ce rapport était attendue sur tous les bancs ; elle devait intervenir en juin et faire l'objet d'un dépôt officiel. Le rapport a été transmis au Président de notre assemblée il y a moins d'un mois, presque « *en catimini* », et je ne crois pas que son contenu ait satisfait nos attentes.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente.** Monsieur Letchimy, l'article 145-7 du Règlement de notre assemblée, que j'ai déjà cité tout à l'heure, prévoit déjà qu'à l'issue d'un délai de six mois suivant l'entrée en vigueur d'une loi dont la mise en œuvre nécessite la publication de textes réglementaires, deux députés, dont l'un appartient à un groupe de l'opposition et parmi lesquels figure de droit le député qui en a été le rapporteur, présentent à la commission compétente un rapport sur la mise en application de cette loi.

C'est ce que notre commission a déjà fait.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Dans le cadre du débat budgétaire, Mme Valérie Pécresse a indiqué à plusieurs reprises que la charge de travail des fonctionnaires d'État ne leur permet pas de rédiger des rapports supplémentaires. D'ailleurs, les délais de remise de ces rapports ne sont généralement pas tenus.

Pour revaloriser les droits du Parlement, et si nous nous saisissons des possibilités offertes par le Règlement, il faudrait augmenter le nombre des administrateurs dans les secrétariats des commissions, car ceux-ci ne sont pas suffisamment nombreux pour aider les parlementaires à remplir leur mission comme ils souhaiteraient le faire.

*La Commission rejette l'amendement CD 7.*

◇

◇ ◇

*Enfin, la Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié, le groupe SRC s'abstenant.*

—><—

## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

**Amendement CD 1 présenté par Mmes et MM. Philippe Boënnec, Christian Ménard, Jean-Michel Couve, Jérôme Bignon, Françoise Hostalier, Philippe Cochet, Claude Gatignol, Jean-Marc Lefranc, Jean-Marie Binetruy, Marie-Jo Zimmermann :**

### *Article additionnel après l'article 3*

Le 6° du I de l'article L. 211-7 du code de l'environnement est complété par les mots : « des eaux terrestres et marines, y compris les pollutions marines orphelines ».

**Amendement CD 3 présenté par MM. Victorin Lurel, Serge Letchimy et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16 :

I. Substituer au chiffre : « cinq », le chiffre : « six » ;

II. Substituer au chiffre : « trois », le chiffre : « deux » ;

III. Substituer aux mots : « du monde économique », les mots : « désigné par la région et le département. ».

**Amendement CD 4 présenté par MM. Victorin Lurel, Serge Letchimy et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À la première phrase de l'alinéa 14, substituer au chiffre : « cinq », le chiffre : « six ».

**Amendement CD 5 présenté par Mme Chantal Berthelot :**

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

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

La deuxième phrase de l'article L. 5312.9 du code des transports est ainsi rédigée : « Le président ainsi que les membres du directoire sont nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance ».

**Amendement CD 6 présenté par Mme Chantal Berthelot :**

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

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant : « Le Conseil de développement pourra s'auto-saisir pour émettre un avis sur la politique tarifaire du port. ».

**Amendement CD 7 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc, Chantal Berthelot et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

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

**Amendement CD 8 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16, après les mots : « autorité compétente de l'État », insérer les mots : « après consultation des collectivités locales de la circonscription, ».

**Amendement CD 9 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>*

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

**Amendement CD 10 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

Compléter l'alinéa 16 par les mots suivants : « , en lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire de la circonscription ».

**Amendement CD 11 présenté par MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour et Mme Jeanny Marc :**

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

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant : « Dans les régions d'outre-mer, chacune des collectivités locales ou l'État peuvent s'opposer à l'attribution d'un marché à un opérateur, dès lors que cette attribution aurait pour effet de placer cet opérateur dans une situation de monopole ».

**Amendement CD 12 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16, après les mots : « autorité compétente de l'État, », insérer les mots : « sur proposition des collectivités territoriales, ».

**Amendement CD 13 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16, après les mots : « territorialement compétente », insérer les mots : « , un représentant des consommateurs ».

**Amendement CD 14 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16, après les mots : « territorialement compétente », insérer les mots : « , un représentant des associations ou institutions en charge de la protection de l'environnement ».

**Amendement CD 15 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

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

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

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

**Amendement CD 16 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

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

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

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

**Amendement CD 17 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

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

**Amendement CD 18 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Chantal Berthelot, Jeanny Marc, Jean-Paul Chanteguet et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

*Article 3*

À l'alinéa 12, substituer aux mots : « particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales », les mots : « de chacun des départements et régions d'outre-mer et de chacune des collectivités territoriales ».

**Amendement CD 19 présenté par Mmes et MM. Serge Letchimy, Louis-Joseph Manscour, Jean-Paul Chanteguet, Jeanny Marc et les commissaires SRC de la commission du développement durable :**

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

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

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

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

**Amendement CD 20 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

Insérer l'article suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires pour l'application du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010, sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance du règlement de l'Union européenne mentionné au 1<sup>o</sup> et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises, les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

**Amendement CD 21 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

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

À l'alinéa 16, après les mots : « autorité compétente de l'État », insérer les mots : « après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements ».

**Amendement CD 22 *rect.* présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable, et M. Serge Letchimy :**

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

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

« III. En application de l'article L. 5312-12 du code des transports, il est institué entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane, et de Martinique, un conseil de coordination interportuaire dont les modalités sont fixées par décret. »

**Amendement CD 23 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

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

Substituer aux alinéas 5 à 18 les treize alinéas suivants :

« 2<sup>o</sup> Après l'article 5713-1, il est inséré un article L. 5713-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5713-1-1.* – Pour leur application aux ports relevant de l'État mentionnés à l'article L. 5713-1 en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion, les dispositions du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la présente cinquième partie font l'objet des adaptations suivantes :

« 1<sup>o</sup> L'article L. 5312-2 est complété par un 9<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 9° S'il y a lieu, l'acquisition et l'exploitation des outillages. ;

« 2° Au début du premier alinéa de l'article L. 5312-3, les mots : "Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages," ne sont pas applicables ;

« 3° L'article L. 5312-4 n'est pas applicable ;

« 4° Par dérogation à l'article L. 5312-7, le conseil de surveillance est composé de :

« a) Quatre représentants de l'État ;

« b) Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Martinique et à La Réunion et cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Guyane et en Guadeloupe. En Guadeloupe et à La Réunion, sont membres du conseil de surveillance au moins un représentant de la région et un représentant du département, en Guyane, deux représentants de l'assemblée de Guyane et en Martinique, deux représentants de l'assemblée de Martinique ;

« c) Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

« d) Six personnalités qualifiées en Martinique et à La Réunion et cinq personnalités qualifiées en Guyane et en Guadeloupe, nommées par l'autorité compétente de l'État après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont trois représentants élus de la chambre de commerce et d'industrie territorialement compétente et un représentant du monde économique.

« Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix. ;

« 5° L'article L. 5312-17 s'applique lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome ou à un port non autonome relevant de l'État. Les compétences dévolues au conseil de surveillance sont exercées par le conseil d'administration ou par le conseil portuaire jusqu'à sa mise en place et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution. »

**Amendement CD 24 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article 2*

Aux alinéas 1 et 2, substituer aux deux références : « du 2° de l'article L. 5713-1-5 », les références : « du b) du 4° de l'article L. 5713-1-1 ».

**Amendement CD 25 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article 3*

Rédiger ainsi l'article 3 :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires à la transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, pour ce qui concerne le temps de travail des conducteurs indépendants ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance de la directive de l'Union européenne mentionnée au 1° et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises, les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

**Amendement CD 26 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

Insérer l'article suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de dix mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires à la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010, concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance de la directive de l'Union européenne mentionnée au 1° et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

**Amendement CD 27 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

Insérer l'article suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires à la transposition de la directive 2010/65/UE du Parlement et du Conseil, du 20 octobre 2010, concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance de la directive de l'Union européenne mentionnée au 1° et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

**Amendement CD 28 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

Insérer l'article suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance du règlement de l'Union européenne mentionné au 1° et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

**Amendement CD 29 présenté par M. Daniel Fidelin, rapporteur au nom de la commission du développement durable :**

*Article additionnel après l'article 3*

Insérer l'article suivant :

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi :

« 1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires pour l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;

« 2° Les mesures nécessaires pour :

« a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance du règlement de l'Union européenne mentionné au 1° et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de Mayotte les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;

« d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises les dispositions prises par ordonnances en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

« Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication. »

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 7 décembre 2011 à 9 h 30

*Présents.* - M. Jean-Pierre Abelin, Mme Chantal Berthelot, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Joseph Bossé, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Philippe Duron, M. Daniel Fidelin, Mme Geneviève Gaillard, M. Daniel Goldberg, M. Didier Gonzales, M. Michel Havard, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Serge Letchimy, M. Jean-Pierre Marcon, M. Alfred Marie-Jeanne, Mme Christine Marin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier

*Excusés.* - M. Yves Albarello, M. Jean-Yves Besselat, M. Maxime Bono, M. Jean-Claude Bouchet, M. Philippe Briand, M. André Flajolet, M. Jean-Claude Fruteau, M. Serge Grouard, M. Bernard Lesterlin, M. Apeleto Albert Likuvalu, M. Gérard Lorgeoux, M. Bertrand Pancher, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhel

*Assistaient également à la réunion.* - M. René Rouquet, Mme Christiane Taubira