

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

198^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du mardi 17 juin 2008

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARIE LE GUEN

1. Réforme portuaire (n° 907) (p. 3541).

MM. Bernard Cazeneuve,
Dominique Tian,

Mme Michèle Delaunay,

MM. Michel Vauzelle,

Jérôme Bignon,

Mme Marie-Odile Bouillé,

M. Christian Hutin.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

MOTION DE RENVOI EN COMMISSION (p. 3548)

Mme Sylvie Andrieux, MM. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques ; le secrétaire d'État, Michel Vaxès, Daniel Fidelin, Bernard Cazeneuve.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 3551)

Avant l'article 1^{er} (p. 3551)

Amendements n^{os} 1, 23, 18 rectifié, 19 rectifié, 62.

2. Rappel au règlement (p. 3554).

MM. Jean-Pierre Grand, le président.

3. Réforme portuaire (suite) (n° 907) (p. 3554).

Article 1^{er} (p. 3554)

MM. Philippe Duron, Maxime Bono.

Amendements n^{os} 63, 80, 7, 64, 65, 20, 44, 101, 66, 35, 45.

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 3559).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARIE LE GUEN,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt-deux heures quinze.)

1

RÉFORME PORTUAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, portant réforme portuaire (n^{os} 907 et 954).

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Discussion générale *(suite)*

M. le président. Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Bernard Cazeneuve.

M. Bernard Cazeneuve. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, votre texte nous pose un problème. En effet, dans le diagnostic qu'il pose, les orientations qu'il développe et les pistes qu'il propose, il pourrait nous convenir, mais il nous déçoit par l'absence de moyens consacrés à l'ambition qu'il est censé porter. C'est pourquoi nous ne pouvons vous suivre jusqu'au bout de votre démarche.

Nous partageons votre diagnostic. Il est en effet urgent d'agir, compte tenu de l'état dans lequel se trouvent nos infrastructures portuaires, notamment nos ports maritimes, dans un contexte international de plus en plus compétitif qui met nos ports à mal. Rappelons quelques données statistiques, citées cet après-midi par Michel Delebarre et Philippe Duron : alors que 80 % du commerce international transitent par les voies maritimes, la part de marché des ports français, notamment des ports maritimes, est passée de 17 % à 13 % en vingt ans ; 50 % des marchandises importées en France par voie de mer arrivent dans des ports étrangers. C'est dire à quel point il est urgent d'agir.

Nous partageons également avec vous le constat de la nécessité de réformer la gouvernance des ports. À cet égard, l'unité de commandement que vous proposez de créer garantira l'efficacité de leur gestion. Par ailleurs, nous considérons comme vous qu'il est nécessaire de procéder à des investissements massifs pour assurer la modernisation des infrastructures.

Or, lorsque nous regardons le texte qui nous est proposé, force est de constater que le compte n'y est pas. Je prendrai des exemples très concrets. Vous dites vouloir mettre en œuvre une politique d'investissement très offensive dans les grands ports maritimes, afin de les moderniser et de leur permettre de compter dans la compétition internationale. Mais, dans le cadre des contrats de projet qui s'achèvent, les différents gouvernements avaient prévu de consacrer environ 1,2 milliard d'euros aux ports autonomes : c'est l'équivalent, à peu de choses près, de la somme investie dans la modernisation des infrastructures et des superstructures du seul port de Rotterdam. Quant aux crédits que vous proposez d'inscrire dans les prochains contrats de projet, ils s'élèvent à un peu plus de 400 millions d'euros, soit la moitié des moyens consacrés par le port de Hambourg à la modernisation de ses superstructures. Lorsqu'on sait qu'en outre, l'État n'a pas tenu les engagements qu'il avait pris dans le cadre du précédent contrat de projet concernant les ports d'intérêt régional – les anciens ports d'intérêt national de l'État – et qu'à Cherbourg et à Caen, par exemple, il n'a pas financé le volet portuaire des contrats de plan État-régions, on mesure l'étendue du retard accumulé.

Deuxième constat : la desserte ferroviaire et fluviale des ports, qui permettrait de structurer convenablement les hinterlands et de capter de nouveaux trafics dans le cadre de cette modernisation, n'est pas non plus à la hauteur de l'ambition affichée dans votre projet de loi. Dans nos régions, nous voyons au contraire la SNCF remettre en cause sa politique de fret et réduire la voilure en matière d'infrastructures. Or, il sera impossible de développer nos ports si nous ne sommes pas en situation de consacrer des moyens au développement des hinterlands et des infrastructures qui les irriguent.

Enfin, au-delà des problèmes posés par les investissements, une politique ambitieuse en faveur des ports français ne saurait se réduire à la modernisation des grands ports maritimes, en laissant de côté toutes les autres infrastructures portuaires avec lesquelles ils pourraient coopérer afin d'offrir à la France la véritable ambition maritime dont elle a besoin et qui, jusqu'à présent, a cruellement fait défaut à tous les gouvernements qui se sont succédé.

Certes, il est bien prévu, dans votre texte, d'assurer une coordination entre les grands ports maritimes d'une même façade et, éventuellement, entre ceux-ci et les ports fluviaux de la même façade. Mais il est regrettable que cette coordination n'inclue pas l'ensemble des ports d'intérêt national, qui peuvent jouer un rôle important dans le développement du commerce international par voie maritime. J'en veux pour preuve le conseil européen informel auquel vous avez participé avec vos homologues européens il y a quelques semaines, au cours duquel il a été décidé de relancer les autoroutes de la mer, en développant la politique d'amorçage et en permettant aux ports français d'émarger au programme Marco Polo. Pourtant, à aucun moment ne sont évoquées, dans votre texte, l'articulation entre les grands ports maritimes et les ports d'intérêt national ou la manière

dont vous accompagnerez les régions dans le développement de ces infrastructures en complémentarité avec les ports d'intérêt national.

Monsieur le secrétaire d'État, même si ce n'est pas la seule raison pour laquelle nous ne voterons pas ce texte, permettez-moi de dire au tintinophile que vous êtes (*Sourires*) que, malgré vos bonnes intentions, vous ne parviendriez pas à convaincre l'excellent et exigeant marin qu'est le capitaine Haddock que ce texte porte une véritable ambition maritime pour la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, de Marseille et d'ailleurs (*Sourires*), ce projet de loi portant réforme portuaire est très attendu par les Marseillais, qui sont inquiets du déclin de notre port autonome, dont l'histoire est marquée, depuis des années, par un climat social agité : les grèves succédant aux grèves le condamnent à l'immobilisme et nuisent à sa fiabilité. Marseille-Fos est ainsi passé de la vingt-quatrième à la quatre-vingt-onzième place mondiale en moins de vingt ans.

Pourtant, le port de Marseille ne manque pas d'atouts. Seul port du territoire français à être totalement multimodal à l'international, il est également le premier port français en tonnage. Proche du deuxième aéroport de France pour le fret, il dispose d'un axe fluvial au gabarit européen jusqu'au cœur de la Bourgogne, du premier réseau de transport français par pipe-line et de six grandes plates-formes logistiques représentant 1,5 million de mètres carrés construits. Il y a là un vivier d'emplois extraordinaire. Plus de 40 000 postes de travail et 2 800 entreprises sont liés à l'activité portuaire et la réforme des ports pourrait contribuer à créer 8 000 à 10 000 emplois supplémentaires dans le port de Marseille.

Le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui est donc vital. Il vise à recentrer les missions des ports sur la performance et l'amélioration de la compétitivité, en alliant développement économique, respect de l'environnement et promotion des transports multimodaux. Un des axes majeurs du projet de loi est la définition de nouvelles missions pour les ports autonomes, devenus grands ports maritimes. Ceux-ci pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement du port et de ses activités, notamment des dessertes terrestres.

Un autre axe important de la réforme est la mise en place d'un commandement unique pour les activités de manutention, afin d'améliorer la productivité, d'augmenter les investissements et de rétablir la confiance des grands clients des ports, armateurs et chargeurs. Le projet de loi prévoit ainsi le transfert du matériel et des contrats de travail des salariés affectés à ces activités.

Tout au long de l'élaboration du projet de loi, l'esprit de concertation a prévalu et vous nous avez confirmé, monsieur le secrétaire d'État, que le dialogue avec les syndicats se poursuivrait après son adoption, afin qu'ils puissent déterminer les conditions dans lesquelles les agents affectés aux opérations de manutention intégreront les opérateurs de terminaux.

L'objectif principal est naturellement d'harmoniser les statuts des personnels des ports – grutiers, portiqueurs, dockers – avec le régime des salariés soumis aux dispositions de la convention de la manutention portuaire. Une première étape avait d'ailleurs été franchie en 1992, avec la

réforme du statut des dockers. Les partenaires sociaux ont jusqu'au 31 octobre 2008 pour parvenir à un accord-cadre définissant les conditions et les mesures d'accompagnement social de la réforme. De nombreuses garanties sont prévues. Aucun licenciement n'aura lieu et vous avez précisé au Sénat, monsieur le secrétaire d'État, que les agents n'intégrant pas les opérateurs de terminaux resteraient au sein des grands ports maritimes ou de leurs filiales, où ils évolueront vers de nouvelles missions.

En outre, le projet de loi prévoit la faculté pour le salarié de réintégrer la structure du port en cas de difficultés économiques de l'entreprise d'accueil, dans les cinq ans suivant son transfert.

Donner aux opérateurs de terminaux les moyens d'assurer la maîtrise de leurs prestations globales de manutention constitue une garantie de fiabilité, de progrès et de satisfaction du client.

Depuis dix semaines, les grutiers et manutentionnaires du syndicat CGT du port autonome de Marseille observent des cadences ralenties qui aboutissent à une asphyxie progressive des terminaux et activités. À l'heure actuelle, plus de soixante bateaux sont en attente devant le port, ce qui occasionne des pertes chiffrées à plus de 7,5 millions d'euros pour les conteneurs et 15 millions d'euros pour les hydrocarbures. Cette situation est insupportable pour des milliers de petites et moyennes entreprises qui sont obligées de faire décharger ailleurs les conteneurs qu'elles attendent avant de les acheminer vers leurs clients. Certaines entreprises voient avec angoisse se rapprocher le spectre du chômage technique pour la fin du mois de juin, tandis que d'autres sont malheureusement déjà sur le point de déposer le bilan.

La situation est grave. C'est pourquoi nous souhaitons que cet excellent texte soit adopté rapidement, afin de tenter d'enrayer le déclin du port autonome de Marseille, de relancer l'activité économique et la création d'emplois, bref, d'envisager la renaissance du port autonome de Marseille, premier port français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Delaunay.

Mme Michèle Delaunay. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est un honneur particulier pour moi, en ce jour anniversaire de notre législature, de me faire le porte-parole de l'ambition portuaire et maritime de Bordeaux. Le port est au cœur de l'histoire de Bordeaux et tous les acteurs contribuant à son activité sont également engagés pour qu'il soit porteur de l'avenir de notre ville.

Vous vous souvenez, en ces temps de baccalauréat, de la façon dont Pascal qualifiait Descartes : « inutile et incertain ». Si cette loi n'est certainement pas inutile, elle est en revanche insuffisante et incertaine.

Insuffisante, car ce n'est pas la grande réforme portuaire témoignant d'une politique ambitieuse que notre pays et ses 5 000 kilomètres de côtes sont en droit d'exiger. Nous connaissons les chiffres exprimant le retard français dans la croissance générale du trafic maritime, nous savons que la responsabilité de ce retard est plurifactorielle et que l'absence d'investissement de l'État au cours des vingt dernières années en est l'une des causes majeures.

Au lieu de marquer l'engagement de l'État, cette loi tente de dissimuler sa volonté de désengagement. Quand le seul port de Hambourg investit un milliard d'euros, l'investis-

sement de l'État pour nos sept ports est de 400 millions d'euros, et ce alors même qu'il en coûtera 350 millions pour renouveler la flotte aérienne du Président de la République.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Ce n'est pas la flotte aérienne du président de la République, mais celle des pouvoirs publics !

Mme Michèle Delaunay. Non, il s'agit de la flotte présidentielle.

Comment ne pas être inquiet, par exemple, quand le coût du dragage, si pénalisant pour Bordeaux, ne sera finalement assuré par l'État, dont c'est l'obligation, qu'au terme de cinq ans ?

Cette loi est également incertaine dans ses résultats. Notre première inquiétude est l'absence d'évaluation programmée des effets de la loi. Qu'elle soit élaborée pour redonner force à nos grands ports et non dans une simple volonté de conférer au secteur privé une responsabilité considérable dans cette activité, nous voulons bien en prendre acte. Mais il convenait au moins d'en évaluer conditionnellement les effets ! Que ferons-nous, monsieur le secrétaire d'État, si les effets attendus ne sont pas au rendez-vous ?

La loi est également incertaine dans ses modalités, car elle a été élaborée à la hâte, et tous les acteurs portuaires subiront les effets de cette précipitation.

M. Roland Blum. C'est faux !

Mme Michèle Delaunay. La part d'investissement des collectivités territoriales et des fonds européens, capitale dans l'achat des outillages – 12 millions d'euros sur un total de 20 millions à Bordeaux –, ne se traduira pas automatiquement par une croissance de l'activité. Nous craignons même que ces collectivités ne soient appelées au conseil de développement avant tout dans la perspective de mettre leur chéquier à contribution !

Par ailleurs, cette loi est incertaine par manque de garanties. Je retiendrai trois points. Premièrement, le risque de voir s'installer un monopole privé – un risque particulièrement grand à Bordeaux –, plus dangereux qu'un monopole public, et sans aucun garde-fou.

M. Daniel Paul. Tout à fait !

Mme Michèle Delaunay. Deuxièmement, l'absence de sécurité sur le réemploi des personnels dans leur qualification : comment réembaucher un grutier, par exemple, si le port ne dispose plus de grues ? Troisièmement, l'absence de garantie sur la viabilité des structures de maintenance devant accueillir le sureffectif de personnel, puisque celles-ci ne répondront plus qu'aux lois du marché et que les opérateurs locaux n'auront aucune obligation de s'adresser à elles.

Enfin, cette loi est incertaine car elle n'organise pas seulement la dévolution des outillages et le transfert des personnels, mais elle place une grande part de la responsabilité du développement de nos ports dans la seule main des opérateurs privés.

Pour cette raison, mais aussi du fait du refus de prise en compte des amendements que nous avons loyalement élaborés, et de l'absence d'une vision plus globale et plus ambitieuse de notre politique maritime, nous ne voterons pas ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Vauzelle.

M. Michel Vauzelle. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais d'abord vous dire que je suis un peu surpris de voir les horaires de nos débats dépendre de ceux de la diffusion télévisée d'un match de football. Cette manière de procéder a des relents démagogiques et sera sans nul doute mal ressentie par ceux qui, à Marseille, Fos, Port-Saint-Louis, attendent en ce moment même une réponse de la représentation nationale. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Allons ! Détendez-vous !

M. Michel Vauzelle. Vous pouvez vous détendre si vous le souhaitez. Pour ma part, j'ai une autre idée du travail de la représentation nationale et de ce qu'en attendent nos électeurs. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Je ne vois pas où est le problème : si nous avons commencé la troisième séance plus tard que d'habitude, c'est parce que nous avons prolongé la deuxième ! Et en ce qui vous concerne, vous n'étiez même pas présent tout à l'heure !

M. Michel Vauzelle. En tant que président du conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Ici, vous êtes député, monsieur Vauzelle !

M. Michel Vauzelle. Vous paraissez très choqués par ce que je viens de dire, mais ce n'est que la vérité, et j'espère que vous vous en souviendrez !

Mais revenons-en à ce dont je veux vous parler, à savoir la situation du port de Marseille, puisqu'il se trouve, ne vous en déplaise, que je suis le président de la région dont Marseille est la capitale. Le chef de l'État semble avoir une reconnaissance particulière envers cette ville, si l'on en juge d'après la lettre qu'il a adressée au maire de Marseille entre les deux tours des élections municipales. Dans cette lettre portant sur seize points, le président de la République apportait son appui non pas au candidat Gaudin, mais à Marseille, « capitale de la Méditerranée ». Si je suis fier des termes employés par le chef de l'État, il me semble que ce rôle de capitale de la Méditerranée, ou de plus grand port de France et de la Méditerranée, Marseille le doit avant tout au savoir, au dévouement et à la compétence de ceux qui ont fait son histoire maritime et commerciale. Attaché au développement de la région que je préside, comme tous les Provençaux, les Alpains et les Azuréens, je déplore que l'État ait refusé à Marseille les moyens nécessaires pour que la Méditerranée ne se voie pas réduite au rang de couloir à bateaux en provenance de Chine ou du Brésil et se rendant à Malte ou à Tanger – dans ce nouveau port que le roi du Maroc a, à juste titre, voulu doter son pays.

La position géostratégique exceptionnelle du port de Marseille, au cœur de l'arc latin, tout près du cœur industriel et économique de l'Europe, constitue un atout considérable. Ce projet de loi n'est malheureusement pas à la hauteur de ce que nous espérons. Car si Marseille a besoin de toute urgence d'une loi, elle a surtout besoin de l'aide de l'État pour se doter d'un équipement à la hauteur des ambitions de la France. Après avoir été si longtemps scandaleusement délaissée par l'État – je remercie M. Jibrayel d'avoir souligné l'effort de la région pour le suppléer –, Marseille doit maintenant être équipée et se voir doter d'un hinterland. Il ne suffit pas de dire qu'avec les termi-

naux Fos 2XL et Fos 3XL, nous allons disposer de l'espace nécessaire pour accueillir les conteneurs qui ne peuvent plus l'être à Barcelone ou à Gênes. En plus de ses équipements, Marseille doit bénéficier de la garantie de l'État pour la qualité de gestion de son port, une gestion qui donne toute sa place à la qualité que certains d'entre nous reconnaissent au service public.

À l'heure où le peuple irlandais vient d'envoyer, après le peuple français, un message très clair à l'Europe, ne devons-nous pas en tirer des conclusions sur ce qu'attendent les peuples européens – à défaut de leurs dirigeants, malheureusement trop souvent coupés des réalités de terrain – et donner à des ports comme Marseille, les moyens d'une gestion de qualité que seul le service public est à même d'assurer ? La loi qui nous est proposée aujourd'hui met fin à tout espoir de dialogue social avec les travailleurs du port de Marseille-Fos. Au lieu d'écouter leurs revendications orientées vers la recherche de qualité, le Gouvernement s'apprête à passer en force.

Pour notre part, nous refusons cette conception du dialogue social et afin de répondre aux attentes des travailleurs du port de Marseille et aux cris angoissés des peuples européens face à la mondialisation, nous voterons contre ce projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Monsieur le secrétaire d'État, l'intérêt que je porte au littoral et à la mer, les responsabilités qui sont les miennes, justifient que je sois ce soir à cette tribune pour dire au Gouvernement tout le soutien que j'apporte à votre projet.

C'est avec beaucoup de pertinence que notre rapporteur, Jean-Yves Besselat, a salué les mesures d'envergure qui figurent dans le texte adopté en première lecture par le Sénat. Notre pays a un rapport paradoxal avec la mer. Mais la mondialisation, le réchauffement climatique et la prise de conscience progressive qu'il a une carte à jouer comme deuxième espace maritime mondial dans la zone économique exclusive font aujourd'hui de cette importante réforme portuaire une étape dans la consolidation de la vocation maritime de la France.

Cette réforme s'inscrit dans une logique de développement durable, et c'est heureux. Le Président de la République ne rappelait-il pas à Orléans, le 20 mai dernier, qu'il avait pris deux engagements lors du Grenelle ? Le premier était d'arbitrer les grands projets au regard de leur coût carbone et de leur impact sur la biodiversité ; le second de renverser la charge de la preuve : tout grand projet quel qu'il soit devrait désormais faire la preuve de sa neutralité vis-à-vis de l'environnement.

Or chacun sait que les ports, et spécialement les grands ports maritimes dont nous parlons aujourd'hui, sont situés dans des endroits certes économiquement stratégiques mais aussi écologiquement sensibles. Les milieux estuariens, les zones humides qui les entourent sont d'une extrême fécondité. Or, bien souvent, ces milieux ont été dégradés ; l'anthropisation et l'industrialisation ont réduit comme peau de chagrin ces espaces extraordinaires et la perte de biodiversité n'est malheureusement pas contestable.

Le Conservatoire du littoral, dont s'est la mission, a mis en place depuis des années un important partenariat avec les ports et spécialement ceux qui deviennent, par ce projet, grands ports maritimes. À la création des ports autonomes,

la fonction première des emprises gérées par ceux-ci était de constituer des réserves foncières. Au fil des années, certaines des parties naturelles ont été cédées, soit au titre de mesures compensatoires d'aménagement, soit parce que les ports autonomes concernés ont considéré que la vocation naturelle de ces espaces s'inscrivait dans le long terme. La cession s'est faite tantôt de manière définitive par voie d'affectation, tantôt de manière temporaire par voie d'attribution.

Un équilibre tend à se dessiner entre les enjeux industriels-portuaires et la préservation des systèmes estuariens, grâce à la prise de conscience progressive de la valeur exceptionnelle des écosystèmes concernés. Ce partenariat entre le conservatoire du littoral et les grands ports maritimes, qui mérite probablement de progresser encore, s'inscrit parfaitement dans le concept de gestion intégrée de la zone côtière, conformément à l'engagement international de la France et aux exigences communautaires.

Pour être très précis, le Conservatoire du littoral intervient dans l'estuaire de la Seine avec l'affectation de 557 hectares, dans l'estuaire de la Loire avec le transfert de gestion de 1 599 hectares et l'attribution de 391 hectares, dans l'estuaire de la Gironde, enfin, avec 40 hectares affectés et 1 600 hectares en cours d'attribution. C'est dire, monsieur le ministre, avec quelle attention, en ma qualité de président du conseil d'administration du conservatoire, j'ai étudié la relation entre les grands ports maritimes et le Conservatoire du littoral que proposait votre projet.

Je dis un double oui : oui au développement économique des ports ; oui au renforcement de la place de la France dans la compétition mondiale pour le trafic maritime. Mais ce double oui s'inscrit dans la logique du Grenelle rappelée par le Président de la République : gouvernance partenariale, gestion intégrée et analyse des impacts.

Certes des avancées ont été accomplies par le Sénat, saluées à juste titre par Jean-Yves Besselat dans son rapport : zonage des espaces naturels, conseils scientifiques d'estuaire, gestion des espaces naturels, tout cela va dans le bon sens et je m'en réjouis.

Ce n'est pourtant pas suffisant à mon sens. Nous aurions, un certain nombre de collègues et moi-même souhaité compléter le projet en précisant notamment ce qui a trait aux espaces remarquables, soit 10 % de la surface des circonscriptions portuaires. Il s'agissait notamment d'établir la possibilité explicite de céder, d'affecter ou d'attribuer au conservatoire du littoral les espaces à vocation naturelle pérenne délimités dans le projet stratégique des grands ports, tel qu'élaboré par le Sénat. Il va de soi que les grands ports se verraient confier prioritairement la gestion de ces espaces.

J'ai compris cependant que notre proposition risquait de retarder l'adoption d'un texte dont les enjeux sont urgents. Dès lors donc que le Gouvernement est prêt à accueillir favorablement l'adoption dans un autre véhicule législatif des propositions que nous aurions pu faire ici, il va de soi que je ne m'opposerai pas et que je serai même extrêmement favorable à l'adoption du texte en l'état. Compte tenu de l'urgence soulignée sur tous les bancs de cette assemblée, je ne veux rien faire qui freine l'avancée de la réforme portuaire.

Favoriser par cette réforme le renforcement des engagements stratégiques de la France mais aussi respecter la lettre et l'esprit du Grenelle en renforçant le partenariat entre les grands ports maritimes et le Conservatoire du littoral pour assurer la préservation des milieux naturels remarquables : voilà les objectifs que je poursuis en intervenant à cette

tribune. Merci de bien vouloir me confirmer, monsieur le secrétaire d'État, que ce sont bien également les préoccupations du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Odile Bouillé.

Mme Marie-Odile Bouillé. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, ce projet de loi de réforme portuaire cumule deux gros défauts : le premier, c'est d'être une demi-réforme ; le second, c'est que cette moitié de réforme n'est pas totalement aboutie.

Oui, monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'une demi-réforme car votre projet écarte, volontairement, des enjeux pourtant indispensables au développement des ports. Votre projet ne dit rien ou si peu sur les dessertes avec l'intérieur du pays.

Pas d'engagement sur l'amélioration du fret ferroviaire, qui répondrait pourtant aux objectifs du Grenelle de l'environnement et permettrait, en étant rentable, de maintenir ailleurs des lignes de fret qui le sont moins et que la SNCF fait disparaître. Un port ne peut pas être attractif pour un armateur si, une fois la marchandise déchargée, il n'a aucune garantie d'un acheminement rapide vers l'intérieur. Nous déplorons ce manque dans votre réforme.

Pas d'engagement sur les dessertes fluviales. Pour prendre un exemple que je connais bien, le port autonome Nantes-Saint-Nazaire aurait pu être l'illustration d'une vraie politique de transfert de marchandises par la Loire entre Saint-Nazaire et Nantes, distants de 60 kilomètres. Personne ne doute que la création de ces dessertes fluviales est un enjeu économique et environnemental majeur, mais nous ne voyons rien venir de votre part, monsieur le ministre, et, là encore, nous le regrettons.

Pas d'engagement non plus sur le développement des autoroutes de la mer, alors qu'on s'impatiente de voir finaliser la liaison entre Nantes-Saint-Nazaire et Bilbao-Santander. Il ne sert à rien de prévoir de grands projets pour nos ports si on n'arrive pas à faire aboutir ceux qui sont à notre portée !

M. Bernard Cazeneuve. Absolument !

Mme Marie-Odile Bouillé. Monsieur le secrétaire d'État, vous n'ignorez pas que les grands ports du nord de l'Europe, dont chacun – et vous le premier – vante les mérites, doivent une partie de leurs performances aux liaisons qu'ils ont su mettre en place pour le pré-acheminement et le post-acheminement des marchandises.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Absolument !

Mme Marie-Odile Bouillé. Cette réforme portuaire aurait dû être l'occasion d'un plan d'envergure pour créer des dessertes fluviales et terrestres fiables et rapides. Or, on attend toujours.

Cette réforme portuaire aurait dû être l'occasion aussi d'un plan d'envergure des investissements de l'État pour « booster » ceux du privé. Là encore, il n'en est rien.

Tout le monde s'accorde sur le fait que la faiblesse considérable des investissements publics dans nos ports est une des raisons de leur déclin, malgré les efforts importants des collectivités locales. Tandis que 1,2 milliard d'euros étaient

consacrés à tous les ports autonomes français sur six ans, les Pays-Bas décidaient de consacrer la même somme rien que pour le seul port d'Amsterdam !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Rotterdam !

Mme Marie-Odile Bouillé. Rotterdam, excusez-moi. Il n'y a décidément pas qu'au football que nous ne jouons pas dans la même division que les Pays-Bas ! (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Ne parlez pas de foot, vous allez énerver M. Vauzelle ! (*Sourires.*)

Mme Marie-Odile Bouillé. Je vous pose la question, monsieur le ministre : à quoi cela sert-il de vous inspirer de la gestion des grands ports du Nord que vous ne cessez de nous vanter, si vous en laissez de côté le meilleur pour en copier le moins bon ?

Et ce moins bon, c'est le second défaut de votre réforme, je veux parler des dispositions concernant la gestion des personnels. Je partage l'inquiétude des professionnels et de leurs représentants sur cette question. Une réforme ne peut se réaliser comme il faut quand les premiers concernés sont les moins bien servis.

L'absence de représentants des personnels de maintenance dans le conseil de surveillance sera préjudiciable au dialogue au sein de l'entreprise. Chacun sait que les enjeux auxquels nos ports auront à faire face – enjeux économiques pour rattraper leur retard, enjeux environnementaux pour que le développement soit harmonieux, enjeux sociaux pour réussir la réforme – exigent que chacun trouve sa place afin que le dialogue social soit une chance et non un fardeau.

Vous proposez un droit de retour dans le grand port maritime pour les personnels transférés mais vous ne donnez aucune garantie sérieuse si leur activité n'existe plus. Que comptez-vous faire pour y remédier ?

Je vais conclure en vous rappelant qu'une réforme des ports français était attendue. Une réforme capable de rattraper la faiblesse considérable des investissements de l'État, largement inférieurs à ceux des collectivités locales que vous allez sans doute obliger de surcroît à racheter les terrains qu'elles ont elles-mêmes payés. Une réforme capable de mobiliser tous les personnels autour d'une vraie ambition pour nos ports, capable de démontrer aux armateurs que, demain, nos ports seront des haltes incontournables pour leur faire gagner du temps dans l'acheminement de leurs marchandises.

Alors que nous attendions une vraie loi de programme, nous pouvons craindre, hélas, qu'avec la réforme que vous nous proposez, Anvers reste le premier port français. Nous le regrettons et nous ne voterons donc pas votre projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Anvers et contre tout ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Hutin.

M. Christian Hutin. Monsieur le secrétaire d'État, c'est avec le second député de Dunkerque que vous allez achever ce tour de France des ports. Je ne répéterai pas ce qu'a excellemment dit Michel Vauzelle : nous sommes sur la même longueur d'onde, sur le même bord. J'ajouterai simplement quelques remarques.

Comme disait Henri Malo, un port ce n'est pas seulement de l'eau et des quais : ce sont aussi des hommes, certes un président-directeur général, un directeur, des cadres administratifs, commerciaux et financiers, mais également des ouvriers, des lamaneurs, des portiqueurs, des grutiers et bien sûr des dockers. Il est donc regrettable que l'ensemble du personnel ouvrier du port ne soit pas officiellement représenté dans le comité de surveillance.

Mme Michèle Delaunay. Tout à fait !

M. Christian Hutin. Le Sénat ayant introduit dans ce comité les chambres de commerce, pourquoi ne pourrions-nous pas, à notre tour, y faire entrer les ouvriers qui travaillent dans nos ports ? Leur travail, les risques qu'ils prennent – certains, je le rappelle, ont été exposé à l'amiante – et ce que leurs familles ont parfois eu à souffrir légitime leur participation à la gouvernance du port.

Chaque port a ses spécificités mais l'exemple dunkerquois est à ce titre parlant. Depuis quinze ans, le secrétaire général des dockers du port de Dunkerque siège au conseil d'administration. Les débats y sont vifs, houleux, durs mais, depuis quinze ans, il n'y a pas eu un jour de grève ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) N'ayez donc pas peur, par pure idéologie, d'introduire les ouvriers dans le conseil de surveillance.

Dans un port il n'y pas que de l'eau : il y a aussi des quais. Il faut les construire et creuser des bassins. Les brumes du Nord, les brumes de mers nous amènent des rumeurs que nous évoquions tout à l'heure avec Michel Delebarre : on parle de 800 millions d'euros d'investissement à Zeebrugge dans les quatre ans qui viennent, d'un milliard d'euros à Anvers et d'un milliard à Rotterdam.

Marie-Odile Bouillé, qui aime le football, l'a dit tout à l'heure : nous jouons en deuxième division avec nos moins de 500 millions d'euros ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) C'est bien dommage, nous en sommes tous d'accord. Évitions la relégation, voire la disqualification de nos ports à cause d'un investissement qui est, nous le savons tous, insuffisant. Faisons en sorte pour qu'il soit à la hauteur de notre volonté d'inscrire nos ports dans une logique d'intérêt national.

Il va être compliqué, ai-je cru comprendre, de faire passer quelques amendements. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai une image à l'esprit : celles des voilières, ces dames qui recousaient en fond de cale les sacs éventrés et dont l'activité s'est arrêtée il y a une quarantaine d'années. Chaque port a sa spécificité : Marseille a la sienne, Dunkerque, Le Havre ont la leur.

Mme Michèle Delaunay et M. Henri Jibrayel. Très bien !

M. Christian Hutin. Nous voulons résolument une réforme adaptable, et nous pouvons tous être d'accord. Ne parlait-on pas de « ports autonomes » ? Il leur faut une réelle liberté. Monsieur le secrétaire d'État, souvenez-vous des voilières à chaque fois que vous évoquerez le problème des ports et faites-nous du cousu main, comme elles ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

L'un de vos prédécesseurs, Freycinet, dont le nom a d'ailleurs été donné à toutes les darses de Dunkerque, disait que la question du port de Dunkerque dépassait les limites de la ville – et c'est vrai pour tous les ports de France. C'est un enjeu national. J'espère que les propos de l'ensemble des intervenants ce soir, en particulier ceux de mon groupe, vous

conforteront dans cette idée. Freycinet appelait à disputer le sceptre de la Mer du Nord à Anvers. En sommes-nous encore capables ? En avons-nous encore les moyens ?

En 1904, les dockers de la ville de Dunkerque avaient inscrit sur le fronton de leur chambre syndicale : « A l'avenir ». Nous serons, au groupe SRC et avec l'ensemble de ceux qui s'intéressent aux ports de notre pays, particulièrement attentifs à l'avenir de nos ports, en espérant que l'investissement sera au rendez-vous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Avant de répondre à chacun des orateurs, je ferai une remarque d'ordre général. Il y a tout de même un paradoxe : d'un côté, certains orateurs de l'opposition nous reprochent d'aller beaucoup trop loin, avec une réforme libérale, idéologique, tandis que d'autres jugent que nous n'allons pas assez loin. De la même manière, il y a un paradoxe entre la position du groupe socialiste au Sénat, qui se réjouit de l'examen de cette loi, et celle du groupe socialiste à l'Assemblée, qui critique le caractère « trop hâtif » de ce texte. Quelques pressions sur le terrain ont certainement fait évoluer la position du groupe socialiste à la marge, mais avec une différence notable s'agissant du ton et du contenu entre la position des sénateurs socialistes et celle de leurs collègues députés. Cela étant dit, c'est aux Parti socialiste de gérer sa très grande diversité...

Quant à l'argent public, très franchement, on peut toujours en promettre plus,...

M. Daniel Paul. 15 milliards l'année dernière !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... mais ce ne serait pas responsable dans cette assemblée qui sait, même si certains partis qui la composent ont participé à sa dilapidation il y a quelques années (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine*), qu'il est rare et que l'État double son effort.

Je répondrai tout d'abord à François de Rugy, qui n'est plus dans l'hémicycle, mais Marie-Odile Bouillé, élue de Loire-Atlantique comme lui, pourra lui transmettre ma réponse, ayant elle-même évoqué les mêmes sujets. Le projet de Donges-Est est un vrai souci, que connaît bien également le président du Conservatoire du littoral, Jérôme Bignon. C'est dans le cadre de l'examen du projet stratégique pour l'ensemble du port de Nantes – Saint-Nazaire que les décisions concernant l'avenir de cette zone seront prises.

S'agissant des autoroutes de la mer, nous aurons dans les jours à venir la réponse européenne concernant la liaison entre Bilbao – Santander et les ports français, vraisemblablement Nantes – Saint-Nazaire. Nous sommes convenus avec M. Barrot, avant son changement de responsabilités au sein de la Commission européenne, d'étudier le dispositif de soutien, que je souhaite plus lourd, davantage fondé sur l'investissement que sur des aides à court terme. Les 1^{er} et 2 septembre, se tiendra à La Rochelle, dont M. Bono est le maire, un conseil informel des ministres des transports de l'Union européenne, consacré aux autoroutes de la mer et aux moyens d'améliorer, en dehors du projet Bilbao-Côte atlantique, l'aide que l'Europe peut apporter aux autoroutes de la mer. Ce sont des projets qui peuvent intéresser les autres ports, dont celui de Marseille en particulier. Nous

avons aussi invité à ce conseil des ministres informel les ministres des pays du Maghreb, des projets intéressants sur la façade méditerranéenne – France, Espagne et Italie – pouvant être étendus de l’autre côté de la Méditerranée.

Je partage l’analyse de Mme Bouillé, reprise en partie par M. de Rugy, sur la nécessité d’un engagement pour le fret ferroviaire. Vous trouverez dans le texte de loi faisant suite au Grenelle de l’environnement, qui vous sera soumis prochainement, les engagements de l’État sur ce sujet. S’agissant de la desserte de Nantes, l’électrification d’un des derniers tronçons sur l’axe Nantes-Lyon, la ligne Tours-Vierzon, sera mise en service le 11 juillet, grâce aux efforts de la région Centre en particulier.

Pour tous les ports, et afin de permettre au transport ferroviaire de se développer dans un deuxième temps, il est nécessaire de mettre en place des opérateurs de proximité. A Hambourg, souvent cité en exemple, 70 % du fret part par le rail, la DB ou d’autres opérateurs ferroviaires. En effet, sur les voies portuaires de Hambourg, une cinquantaine d’opérateurs de proximité travaillent : ces micro-entreprises vont chercher les wagons, les apportent, les massifient et permettent de faire du trafic ferroviaire de longue distance. C’est à cette condition, aussi, que l’on pourra fortement développer le transport ferroviaire, préconisé par le Grenelle de l’environnement.

Je remercie Marc Vampa pour le soutien efficace et clair du groupe Nouveau Centre, ainsi que Daniel Fidelin pour celui du groupe UMP.

Michel Delebarre n’est plus là, mais Michel Vauzelle ou Christian Hutin lui diront de ma part qu’il a tout à fait raison d’affirmer la nécessité d’être créatif pour chaque port, chacun étant très différent. Chaque port est une entité particulière, comme Michel Vauzelle, Roland Blum et beaucoup d’entre vous l’ont souligné. C’est pourquoi cette loi est un cadre général, mais nous ne comptons pas que le soleil se lève à la même heure sur chaque port ! Chacun d’entre eux devra se gérer dans son nouveau statut et dans la plus grande autonomie possible.

Michel Delebarre s’est interrogé sur le fait de savoir pourquoi d’autres ports que La Rochelle n’ont pas été ajoutés à la liste des ports autonomes – bientôt grands ports maritimes. Maxime Bono le sait bien : cette décision – et je me suis beaucoup battu sur ce thème en tant que membre du Gouvernement – était fondée non pas simplement sur des considérations locales, mais sur l’idée de faire, à terme, un ensemble Nantes-La Rochelle-Bordeaux. Je le dis devant Mme Delaunay, Mme Bouillé, M. Bono et tous les élus de l’Atlantique. Le fait que La Rochelle ait un autre statut aurait rendu plus compliquée la coordination que nous voulions préparée. Peut-être le législateur de l’époque a-t-il fait un loupé en n’incluant pas Calais et Boulogne et d’autres grands ports dans ce cadre. Cela me permet d’indiquer à Bernard Cazeneuve que je ne suis pas du tout hostile à ce que nous trouvions le moyen de rajouter des coordinations avec des ports d’intérêt national, comme le port de Cherbourg, qu’il connaît mieux que quiconque, ou d’autres. J’ai évoqué le cas du port fluvial de Lille qui n’est pas un port autonome, mais un grand port fluvial pouvant être associé avec le port de Dunkerque.

M. Muselier a beaucoup insisté, tout comme M. Blum, M. Tian et Michel Vauzelle, sur les capacités de notre premier port, celui de Marseille, et sur ses difficultés. Je répondrai globalement, à la fin de mon propos, sur les actions, efficaces et utiles, qu’il est possible de mener à Marseille sans casser le port, comme le craint M. Blum.

J’ai bien noté, monsieur Bono, tout ce que vous avez dit sur le rôle des collectivités, leur engagement et le fait qu’elles doivent être partenaires à part entière de ce port. J’ai aussi noté toutes les remarques de Mme Fourneyron, et je l’en remercie.

Monsieur Bignon, vous avez tout à fait raison – vous qui êtes président du Conservatoire du littoral, dont le siège se situe dans la jolie ville de Rochefort-sur-Mer – d’affirmer que développement portuaire et développement environnemental doivent aller de pair, conformément à l’esprit du Grenelle de l’environnement. Vous avez rappelé les amendements introduits par le Sénat. Vous le savez, j’attache une importance particulière à ce sujet. Vous-même êtes allé voir comment on pourrait, tout en développant le port de Bordeaux, réaliser une aire maritime protégée à l’entrée de l’estuaire de la Gironde. Je vous réponds au nom du Gouvernement : nous sommes tout à fait prêts à accepter, dans le cadre du texte LRE prochainement en discussion, les amendements que vous souhaitez voir adoptés.

Monsieur Jibrayel, j’ai pris bonne note de vos remarques sur le port de Marseille. Madame Delaunay, vous avez eu raison de souligner que le port de Bordeaux, s’il est certainement le plus compliqué parce que le plus en estuaire, a aussi des atouts très importants ; la preuve en est le programme Airbus, entre autres, qui ne serait pas possible sans lui.

Monsieur Vauzelle, en dehors de vos remarques préliminaires sur la gestion de nos horaires, qui sont la marque de votre tempérament, que je respecte et j’apprécie (*Sourires*), j’ai bien entendu que vous étiez vous-même, en tant que président de la région, et avec vos collègues de Marseille, très attaché au port de cette grande ville.

Enfin, monsieur Hutin, je me souviendrai des voilières. Comme je vous l’ai dit au début de ce débat, notre souhait est précisément de faire du cousu main. C’est pour cela que nous nous sommes donné deux ans. Naturellement, on ne traitera pas un grand terminal pétrolier comme on le fera d’un petit terminal qui fait du sable ! Il faudra, à chaque fois, tenir compte des situations locales. Dunkerque est déjà un cas à part, et il faudra veiller à ne pas casser ce qui y a bien fonctionné.

Je terminerai par les questions très précises de M. Blum sur le port de Marseille et la manutention, tout en le remerciant pour tout le travail qu’il a accompli localement pour préparer ce projet de loi.

Le texte prévoit trois cas de figure et les encadre strictement.

D’abord, s’il y a carence avérée du secteur privé, il peut y avoir filiale, mais seulement après un appel à candidature resté infructueux et pour une période transitoire.

Ensuite, lorsqu’il y a intérêt national – par nature, dans des cas très limités, avec un enjeu majeur pour le pays, comme son approvisionnement énergétique –, il faudra un dialogue entre l’État et le port pour justifier d’autres modalités d’exploitation avec une participation à définir du secteur privé et du secteur public. Mais ce n’est pas une solution exclusive et nous ferons donc, là aussi, du cas par cas. Aucune décision n’est prise.

Enfin, pour ce qui est des activités accessoires, il faut un périmètre pour que les choses soient viables. On peut penser à certains équipements dont le volume annuel est très faible, mais qui rendent un vrai service aux entreprises. Encore faut-il qu’il y ait nécessité.

Je le dis très clairement : nous ne dénaturerons pas ce projet de loi. S'il y a filiale, ce sera extrêmement encadré. Aujourd'hui, rien n'est décidé. Tout ce que vous avez pu entendre correspond à des hypothèses de travail, mais pas à des décisions des pouvoirs publics. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Motion de renvoi en commission

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Marc Ayrault et des membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche une motion de renvoi en commission déposée en application de l'article 91, alinéa 7, du règlement.

La parole est à Mme Sylvie Andrieux.

Mme Sylvie Andrieux. Il y a un an, le Président de la République et, dans son sillage, le Premier ministre, ont annoncé la nécessité de lancer un vaste plan de relance des ports autonomes français. Depuis, et malgré votre bonhomie habituelle, monsieur le secrétaire d'État, vous semblez arc-bouté sur le leitmotiv du MEDEF selon lequel les ports autonomes français seraient à la traîne de la croissance mondiale, au motif d'être gérés comme des établissements publics. Vous nous imposez ce soir, en procédure d'urgence, un projet de loi sur la compétitivité des ports qui serait le corollaire d'une réforme économique historique, articulée autour de quatre grands axes majeurs, sur lesquels je ne reviendrai pas.

Mais le masque est vite tombé. Car ce vaste plan de relance s'avère n'être, comme l'a brillamment dit notre collègue Daniel Paul, qu'une réforme idéologique que, droit dans vos bottes, vous voulez faire passer à marche forcée, et qui n'est, en fait, que le reflet de la politique du gouvernement auquel vous appartenez et de sa majorité. Ce texte est aussi le reflet d'un déficit démocratique criant, car si vous dites avoir beaucoup consulté et écouté, j'ignore si vous avez beaucoup entendu ! Ce texte, enfin, vise à la destruction des services publics, au démantèlement du domaine public maritime et à la fragilisation – inacceptable – des personnels.

Si l'on partage votre diagnostic, monsieur le secrétaire d'État, dans un trafic maritime mondial en pleine expansion, le taux de croissance du trafic dans les ports français est très faible en comparaison de ceux de nos principaux voisins européens. Alors que le trafic total des ports de Barcelone, Hambourg, Bilbao ou encore Anvers est passé, entre 1997 et 2007, de 60 à près de 100 %, l'évolution à Rouen est à peine supérieure à 10 %, inférieure à 20 % à La Rochelle, et atteint à peine 30 % au Havre et à Nantes Saint-Nazaire. Marseille, hélas, ne fait pas exception, car la part du marché sur la façade maritime est passée de 18,8 à 5,5 % pour le trafic des conteneurs ; quel que soit, d'ailleurs, le type de trafic, liquide, solide ou conteneurs, on constate une nette dégradation de la situation.

Aujourd'hui, les ports français ne sont plus les acteurs des flux commerciaux en direction du territoire national. Mais dans le même temps, si l'on prétend, comme vous le faites, grâce à une réforme, certes indispensable, permettre à nos ports de retrouver leur juste place au tout premier rang des ports internationaux, il ne faut pas se tromper de diagnostic.

Hélas, votre projet de loi recèle à mon avis de réels dangers économiques, sociaux et environnementaux. En effet, vous confirmez votre volonté exprimée il y a quelques années de mettre en concurrence les ports français, les salariés et les territoires, tout en désengageant l'État de ses responsabilités et de ses engagements financiers. Car c'est bien l'État le principal responsable de la compétitivité de

nos ports. Comme l'a brillamment expliqué notre collègue Philippe Duron, depuis quinze ans, les investissements dans le domaine portuaire restent le parent pauvre des infrastructures de transports, représentant à peine 3 % de l'enveloppe totale. Aujourd'hui, l'État ne contribue qu'à hauteur de 12 % des investissements des ports autonomes et de 24 % des infrastructures. Les ports eux-mêmes, et surtout les collectivités territoriales, doivent pallier, une fois de plus, le désengagement de l'État. Après la critique du conseil général des Ponts et Chaussées, celle de la Cour des comptes est encore plus explicite sur l'insuffisance du pilotage global et stratégique de l'État et d'orientation par objectifs.

Dans le contrat de plan État-régions 2000-2006, l'État prévoyait 1,2 milliard d'euros pour l'ensemble des ports autonomes français. Pour la même période, le port d'Amsterdam bénéficiait à lui seul du même investissement. Chez nos voisins Belges, le concours financier apporté à l'ensemble des ports s'élevait, entre 1997 et 2005, à 360 millions d'euros en moyenne, contre 120 millions en France. Les grands ports européens que vous citez en exemple dans l'exposé des motifs jouissent de soutiens publics qui leur permettent de se lancer dans des investissements importants et de récolter les fruits d'une véritable politique portuaire nationale.

À défaut d'une véritable politique portuaire, qui intègre des outils de planification nationale des infrastructures, décline des objectifs par réseau, permette d'éviter des investissements redondants entre les ports et intègre l'outil portuaire dans des réseaux d'infrastructures intermodales, votre texte propose un projet stratégique bien pauvre. Pourtant, il existe, monsieur le secrétaire d'État, de belles réussites, lorsqu'on est capable d'associer investissements, volonté des salariés et qualification professionnelle, comme c'est le cas avec Port 2000, avec 2 XL et, bientôt, 3 XL à Fos, et avec le terminal de l'Anse Saint-Marc à La Rochelle. C'est la raison pour laquelle l'un de nos amendements demande une véritable loi de programme et l'organisation d'un CIACT – un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire – portuaire.

Par ailleurs, le texte modifie le périmètre de compétence des grands ports maritimes en recentrant leur missions sur les fonctions régaliennes que sont l'autorité publique, le développement économique et l'aménagement.

Dans un premier temps, nous regrettons qu'il ne concerne que les ports autonomes et exclue les autres, et particulièrement les ports décentralisés qui risquent de connaître une forte concurrence, malgré les paroles plus rassurantes que vous avez prononcées il y a quelques instants.

Les missions des grands ports maritimes devront être déclinées dans un projet stratégique contractualisé avec l'État et, s'ils le souhaitent, avec les régions, les départements et les grandes communautés urbaines. Ce sont justement ces collectivités qui investissent le plus dans nos ports, et vous le savez, mes chers collègues.

Pour Fos 2 XL, par exemple, les collectivités locales amèneront près de 30 millions d'euros. Dans le cadre du premier tour du contrat de plan État-régions signé en 2007, pour un programme de près de 330 millions d'euros pour le port de Marseille, l'État apporte 45 millions d'euros et les collectivités territoriales 73. À l'inverse, les ports dégagent des recettes d'exploitation et reversent des dividendes à l'État. On peut s'interroger sur le fait que les collectivités locales transfèrent indirectement des fonds à l'État.

Dans son rapport de 2006, la Cour des comptes recommandait que la principale collectivité publique porteuse du projet de développement de la place portuaire y dispose d'un pouvoir effectif d'impulsion et de direction. Au vu de ces recommandations, on peut regretter que ce texte n'assure pas un traitement des collectivités locales à la hauteur des investissements qu'elles ont réalisés.

En ce qui concerne la gouvernance des ports, beaucoup de choses ont été dites, et j'enfoncerai le clou : l'actuel conseil d'administration est remplacé par un conseil de surveillance, qui définit les orientations stratégiques et assure les fonctions de contrôle, et un directoire en charge de la gestion de l'établissement. Cette partie du texte pose le problème de la représentation des acteurs portuaires dans le nouveau conseil de surveillance. Les collectivités locales sont les laissés-pour-compte, puisque leur place reste très marginale en termes de pouvoir, malgré l'importance de leurs financements. C'est également le cas du représentant de l'union locale maritime et portuaire, qui doit pouvoir siéger auprès des personnalités qualifiées au même titre que le représentant des chambres de commerce et d'industrie.

Mais ce sont surtout les personnels qui mériteraient d'être davantage associés à cette nouvelle gouvernance. Puisque vous êtes de bonne foi, monsieur le secrétaire d'État, pourquoi avoir rejeté en commission tous nos amendements relatifs à la représentation des ouvriers de la manutention ? Nous souhaitons que l'article 1^{er} soit modifié pour que les acteurs essentiels de la vie du port et de son dynamisme que sont les ouvriers de la manutention soient représentés au sein du grand port maritime et, par voie de conséquence, que le nombre de membres du conseil de surveillance soit augmenté.

J'en viens à l'une des parties de votre projet de réforme qui nous inquiète le plus : je veux parler de la privatisation des outillages et du transfert du personnel. Une fois de plus, monsieur le secrétaire d'État, vous faites fausse route. Vous confiez le soin aux partenaires sociaux, d'ici au 31 octobre 2008, de parvenir à un accord cadre qui définira les conditions, ainsi que les mesures d'accompagnement social de la réforme. Vous auriez dû vous inspirer de l'exemple du Havre et prendre acte du fait que les transferts de personnels ne sont pas obligatoires dans le cas de la mise en œuvre d'un commandement unique. Des solutions comme la mise à disposition des personnels par le port permettraient d'atteindre l'objectif souhaité, tout en préservant les garanties nécessaires pour les salariés.

M. Daniel Paul. Très juste !

Mme Sylvie Andrieux. Le bénéfice, durant une période limitée, accordé au salarié, s'il le demande, d'un droit de retour dans le grand port maritime dès lors que la suppression de son emploi est consécutive à des motifs économiques, est effectivement une garantie, mais le seul motif du licenciement économique est réducteur. En effet qu'advient-il d'un salarié qui fait valoir ce droit, mais dont l'activité n'existe plus dans le port ?

Nous veillerons donc tout particulièrement à ce que l'accord cadre national réaffirme fermement l'engagement du Gouvernement que personne ne sera laissé sur le quai, pour qu'il prenne en compte des dimensions très importantes, comme les conditions de travail, la pénibilité et l'évolution des métiers. En effet, dans votre projet, les hommes semblent être la variable d'ajustement permettant de garantir le profit des entreprises privées. Vous le savez, seuls quelques grands groupes seront en mesure d'assumer les transferts des personnels et de l'outillage. Ne nous parlez pas de mise en

concurrence, alors que votre projet va favoriser la constitution de monopoles privés qui pourront gérer leurs affaires selon leur propre loi !

L'annonce de la création de 30 000 emplois paraît bien présomptueuse quand on sait comment ces grands groupes fonctionnent avec leurs salariés et ce qu'il en a été des promesses de la loi de 1992.

M. Daniel Paul. Absolument !

Mme Sylvie Andrieux. En ce qui concerne le transfert de l'outillage, nous sommes dans un flou complet. Les grands ports maritimes devront transférer les outillages qu'ils possèdent dans les deux ans suivant l'adoption de leur projet stratégique. Le texte laisse à chaque port la liberté de décider des transferts qui le concerne, au cas par cas. Mais, malheureusement, il ne prévoit pas la possibilité qu'aucun repreneur de l'activité ne se manifeste. Ensuite, votre évaluation des biens transférés est assez opaque. La seule création d'une commission qui émettra un avis public sur l'évaluation des biens n'est pas une garantie contre d'éventuelles difficultés. L'évaluation de la valeur des biens cédés, ainsi que la procédure, doivent faire l'objet d'une organisation plus transparente, notamment par le biais d'experts indépendants et par la communication de ces informations aux partenaires sociaux et leur mise à disposition du public.

Enfin, le dernier point de mon propos traite de la coordination des ports. Le texte prévoit qu'elle doit se faire entre grands ports maritimes d'une même façade ou d'un même axe fluvial. On peut regretter que ce dispositif ne prenne pas en considération les ports décentralisés. La création d'un conseil de coopération interportuaire avec ces derniers permettrait d'associer l'ensemble des acteurs et d'éviter ainsi la disparition de certains petits ports très utiles pour les régions voisines, qui ne peuvent pas lutter contre les appétits privés.

Absence d'ambition, dans le sens d'une véritable politique portuaire au niveau national ; désengagement de l'État au profit des grands monopoles privés ; sous-représentation des collectivités territoriales dans les processus de décision, alors qu'elles consentent, au regard de leur budget, des efforts financiers souvent supérieurs à ceux de l'État ; absence de garanties et de lisibilité sur les rôles et les pouvoirs des différentes structures de la gouvernance ; menaces sur les emplois, les conditions de travail et le statut des salariés : une réforme, oui, mais certainement pas celle-là (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*), sans les engagements financiers nécessaires, sans loi de programme, sans volet prospectif à moyen et long termes, avec des objectifs à l'horizon 2020-2025 en matière de performances et de développement du trafic ! Comme mon collègue Michel Delebarre, je pense que l'enjeu portuaire est national et aurait mérité que nous en discutions sur le fond avec un plus grand nombre de députés. Il ne s'agit ni d'une loi de finance ni d'une loi de programmation, et l'on demande manifestement au législateur de mettre la charrue avant les bœufs. C'est la raison pour laquelle le groupe SRC demande le renvoi de ce texte en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Madame Andrieux, c'est avec beaucoup de talent que vous avez

soutenu cette motion. Je comprends parfaitement que vous en ayez profité pour nous faire part de vos propositions, qui sont en grande partie celles de M. Duron.

Cela étant, vous avez énoncé des contrevérités. Certes, vous n'êtes pas membre de notre commission, mais vous auriez dû assister à nos réunions, car le rapporteur, Jean-Yves Besselat, dont je salue le travail, a répondu à vos interrogations lors de nos travaux en commission, s'agissant notamment de la participation des ouvriers. Trois agents du port, une fois élus, pourront siéger au conseil de surveillance ; quant aux portiqueurs et aux dockers, ils seront, bien entendu, représentés dans le conseil de développement, qui examinera les dossiers stratégiques – il s'agit d'un point très important, dont la commission a longuement débattu.

Vous dites que vous êtes déçue par la loi de 1992, en tout cas par son application : permettez-moi de vous rappeler que c'est votre loi ! Et ce sont précisément ces mesures courageuses, prises par le gouvernement de l'époque, que nous voulons parachever. Je tiens à rendre hommage à notre rapporteur, qui a procédé à trente-cinq auditions et organisé deux réunions de commission. Nous avons examiné près d'une centaine d'amendements, mais il ne tenait qu'à vous et à vos collègues d'en déposer plus. Il y a urgence à voter ce texte. Aussi, madame Andrieux, n'ayant pas entendu, malgré la qualité de votre intervention, d'arguments valables justifiant un renvoi du texte en commission, je demande aux députés de la majorité de rejeter votre motion.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je n'ai pas à me prononcer sur le renvoi en commission. Le président Ollier vient de le faire au nom de la commission. Je tiens en revanche, à l'attention de tous les députés, à apporter de nouveau une précision sur l'association des autres ports au conseil de coordination.

Le Sénat a adopté un amendement très clair, qui dispose que « 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 ».

Monsieur Cazeneuve, puisque vous avez posé cette question, je me tourne vers vous en particulier : nous n'avons pas indiqué, dans le projet de loi que les ports d'intérêt national, ou d'autres, pouvaient être associés aux travaux du conseil de coordination, parce qu'il faut d'abord qu'ils le demandent. Vous savez que l'État n'a pas à imposer une décision à une collectivité. Par contre l'amendement adopté par vos collègues sénateurs permet à toute collectivité locale ou à tout port d'une collectivité locale de demander à y être associé. Puisque les collectivités sont indépendantes, c'est à elles, et non à l'État, de le demander.

Je le précise également à Mme Andrieux, puisqu'elle a formulé cette remarque dans son exposé.

M. le président. Dans les explications de vote sur la motion de renvoi en commission, la parole est à M. Michel Vaxès, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Michel Vaxès. Nous allons évidemment soutenir la proposition de renvoi en commission. Je suis d'ailleurs surpris, monsieur le président de la commission, que vous ne releviez qu'une partie des propos de notre collègue Sylvie Andrieux. Cela étant, je veux revenir sur le fond de la question, qui mériterait qu'on aille plus avant dans le diagnostic et dans la prescription.

Bien que vous le niez depuis l'ouverture de ce débat, vous êtes en train de sacrifier le commun, de sacrifier l'intérêt général, sacrifier l'intérêt du pays, de sacrifier celui de nos concitoyens (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*),...

M. Daniel Paul. Il a raison !

M. Michel Vaxès. ... et ce pour satisfaire des intérêts très privés, en permettant à des groupes de dimension internationale...

M. Jean-Claude Beaulieu. Le « grand capital », bien sûr !

M. Michel Vaxès. ... de mettre la main sur les activités les plus juteuses de nos ports, tout en laissant la charge que représente l'investissement dans les infrastructures aux collectivités locales et aux ports autonomes. Ceux-ci, si cette loi est adoptée, ce qui est fort probable, seront privés des seules ressources qu'ils avaient jusqu'à présent, c'est-à-dire celles des activités commerciales.

Je ne veux pas revenir sur l'exemple que je prenais dans mon intervention, celui du port de Marseille, mais c'est quand même une réalité : pour le financement des infrastructures, l'État a versé 26 millions et le port autonome 158 millions. Cela signifie, soit dit en passant, qu'il ne fonctionne pas si mal que cela. Sinon, il n'aurait pas pu dégager les moyens qu'il a pu investir pour relever le niveau de ses prestations.

Depuis le début de cette discussion, de nombreux orateurs, y compris dans votre propre camp, dans cet hémicycle comme au Sénat, ont souligné que la question de l'investissement était la plus importante. Il est facile d'en faire la démonstration.

M. Renaud Muselier. Vous avez les sous, monsieur Vaxès ? Si vous les avez, donnez-les !

M. Michel Vaxès. Regardez donc Le Havre : qu'est-ce qui a permis une augmentation de 25 % des conteneurs, sinon Port 2000 ?

M. Renaud Muselier. Vous ne savez pas parler de Marseille, alors ne parlez pas du Havre !

M. Michel Vaxès. Je me souviens, il y a quelques années, avoir évoqué, ici, la nécessité du développement des infrastructures dans le port de Fos. Les investissements se font dans le cadre du projet Fos 2XL, et ils permettront de passer de 600 000 à plus de 2 millions de conteneurs, ce qui est un bond considérable.

Qu'est-ce qui le permettra ? La gouvernance ? Non. Le fait que l'on va harmoniser les commandements, même si c'est nécessaire ? Non. Ce qui le permettra, c'est l'investissement. Et si les projets Fos 3XL et Fos 4XL se réalisent, ce sera une multiplication par six des potentialités d'activité du port.

Néanmoins il ne s'agit que de potentialités, car d'autres investissements sont également nécessaires pour faire en sorte que les marchandises ne restent pas sur le port mais puissent être distribuées et accueillies. Il faut que dans l'*hinterland*, dans les maillages autour du port, les voies d'accès et les voies de départ puissent être réalisées. Or, je l'ai déjà souligné, et je regrette, monsieur le secrétaire d'État, que vous ne me répondiez pas sur ce point, nous allons assister à une augmentation de 35 % du trafic routier autour du port de Fos. Je suis tout à fait favorable à l'intermodal. Il faudra évidemment encourager le fer et la route mais il reste que le trafic routier augmentera de 35 % dès la mise en route du projet Fos 2XL, c'est-à-dire dès 2009. Et que fait-on ? On me dit qu'on n'a pas d'argent pour construire une dizaine

de kilomètres d'autoroutes autour du port de Fos pour qu'il soit relié à celui de Marseille. Aujourd'hui, les bassins est et ouest ne sont pas reliés par une autoroute et la sortie du port de Fos vers Salon-de-Provence n'est pas assurée.

Voilà un exemple que je voulais citer, mais on pourrait les multiplier.

Vous voulez faire porter la responsabilité sur les salariés du port. Il faut être sérieux ! En 1992, les portiqueurs de l'établissement portuaire étaient au nombre de 247. En 2007, ils étaient 256 : 8 de plus.

M. le président. Mon cher collègue, concluez.

M. Michel Vaxès. Je conclus.

Par contre, il y a eu 11 portiques de plus. Entre 1992 et 2007, le trafic a fait un bond de 746 000 à 2,6 millions d'EVP, le ratio entre le trafic EVP et le nombre de portiques a doublé, et le ratio portiqueurs a augmenté de 300 %.

Cela montre que le fond du problème n'est pas le personnel, mais bien l'investissement. C'est ce que nous vous disons : il faut retravailler la question, il faut aller plus loin dans la réflexion sur ce texte. C'est pourquoi les députés communistes soutiennent la proposition de renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Fidelin, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Cher collègue, le président de la commission étant déjà intervenu, vous pourriez peut-être ramasser votre intervention ?

M. Daniel Fidelin. Je vais ramasser mon intervention, monsieur le président. Je serai très bref, et me bornerai à quelques compléments.

Nous avons entendu Mme Andrieux parler d'idéologie. Peut-être parle-t-elle pour elle, mais, en ce qui nous concerne, nous privilégions l'efficacité, ce qui me paraît tout de même beaucoup plus important. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Vous avez évoqué, chère collègue, le démantèlement du service public. Je crois que l'activité d'un port ne relève pas tout à fait du service public. Je pense que vous avez déjà visité un port. Il s'agit plutôt d'un service commercial.

Vous avez parlé d'une menace sur l'emploi. Je ne crois pas que ce soit le cas. Le projet que nous présente le Gouvernement représente 30 000 emplois et, ainsi que je l'ai déjà souligné, cent conteneurs, représentent un emploi en logistique et transport. Quand on connaît les objectifs visés, on peut être optimiste pour l'avenir.

S'agissant du personnel, vous dites que nous faisons fausse route. Dois-je vous rappeler que cent réunions ont été prévues, que deux tables rondes se sont tenues les 21 février et 8 avril derniers, et que M. le secrétaire d'État nous en a annoncé une troisième pour le début du mois de juillet ? Il y a vraiment eu concertation.

Vous évoquez le monopole : non, il n'y aura pas de monopole dans nos ports. Les gros armements, me semble-t-il, voudront être présents dans nos ports performants. Je rappelle tout de même que notre façade maritime est la première que l'on atteint en Europe, avant d'aller à Rotterdam ou à Anvers. Il existera un conseil de la concurrence, ainsi qu'un contrôle à l'échelon communautaire. Il me semble que tout cela va dans le bon sens.

C'est pourquoi, monsieur le président, nous ne voterons pas cette motion de renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Cazeneuve, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Bernard Cazeneuve. Nous allons bien entendu voter cette motion de renvoi en commission. Je vais, en quelques mots, expliquer pourquoi.

Nous la voterons d'abord pour vous aider car nous avons bien compris, monsieur le secrétaire d'État, à travers les propos que vous avez tenus depuis le début de cette discussion parlementaire, à quel point vous étiez désireux d'aller jusqu'au bout de l'ambition qui porte ce texte dont vous êtes l'auteur. Par conséquent, nous imaginons qu'il serait extraordinairement frustrant pour vous de vous arrêter là, et de ne pas aller avec nous jusqu'au bout de la discussion qui permettrait à votre texte d'aller jusqu'au bout de sa logique.

Mme Andrieux, dans son propos très percutant, a expliqué la multiplicité des raisons pour lesquelles le compte n'y était pas, et la nécessité d'approfondir la réflexion entre nous pour que le compte y soit, en termes aussi bien de concertation sociale que d'investissement et de promotion d'une vision globale pour nos ports maritimes, afin que nous puissions faire en sorte que ces ports jouent pleinement et entièrement leur rôle dans une économie qui se mondialise.

Nous ne pouvons pas ne pas constater ensemble, par-delà nos clivages politiques, qu'il est nécessaire d'approfondir la réflexion et que la commission spécialisée de notre assemblée serait bien inspirée d'aller au fond des choses.

Par conséquent, au terme de cette réflexion, vous pourriez donner à votre texte l'ampleur, le souffle dont il a besoin et que nous n'y trouvons pas pour l'instant. C'est donc avec le souci de vous permettre de déployer pleinement une réflexion encore non aboutie que nous vous demandons de réviser votre position. Faute de pouvoir vous y amener, nous voterons bien entendu cette motion de renvoi en commission.

M. le président. Je mets aux voix la motion de renvoi en commission.

(*La motion de renvoi en commission n'est pas adoptée.*)

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Avant le titre I^{er}

M. le président. Nous abordons l'examen des amendements portant article additionnel avant le titre I^{er}.

Je suis d'abord saisi de deux amendements, n^{os} 1 et 23, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 1.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement traite de questions abordées ce soir dans cet hémicycle.

Monsieur le secrétaire d'État, aux termes du projet de loi, chacun des sept grands ports maritimes va désormais établir ce qu'on appelle un grand projet stratégique. J'observe

d'ailleurs que, comme cela a été dit, chaque port a sa vie, son histoire particulière. Chaque projet stratégique sera donc du cousu main.

Ce texte majeur doit rétablir la confiance, l'image d'efficacité et de fiabilité de nos ports aux yeux des grands armateurs mondiaux. On a parlé du capitalisme, du libéralisme, mais ce sont les grands investisseurs, les grands armements mondiaux qui font vivre nos ports. L'argument consistant à les stigmatiser en permanence me paraît relever d'une approche quelque peu limitée.

Mon amendement, monsieur le secrétaire d'État, part de l'idée qu'il serait judicieux de synthétiser ces grands projets stratégiques dans un projet stratégique national, dont je résume rapidement les facettes.

Premièrement, chaque port va définir un projet stratégique s'adossant sur un projet de développement de trafic. On a suffisamment souligné ici que les ports français avaient une croissance de 2 % par an. Il s'agit, dans le cadre de ce projet stratégique synthétisé par les pouvoirs publics, de passer de 2 % à 5 ou 6 %, voire à 7 % de croissance.

Deuxièmement, il faut naturellement des moyens financiers. À cet égard, je tiens à saluer, monsieur le secrétaire d'État, l'effort financier que vous avez obtenu, qui se traduira, dans les cinq ans qui viennent, par un doublement des crédits des contrats de projet. Chaque place portuaire pourra vous dire d'ici deux ou trois mois – car chacune connaît bien ses besoins – à quel niveau elle souhaite que se situent ses investissements dans les cinq prochaines années.

Et puis, on l'a beaucoup relevé, la relation des ports avec leur *hinterland* est un sujet fondamental. C'est la route, c'est la voie ferrée, c'est la voie fluviale, ce sont les autoroutes de la mer. Soit dit en passant, monsieur le secrétaire d'État, si l'autoroute de la mer que vous envisagez, avec beaucoup de persévérance et de pugnacité, pouvait aller jusqu'au Havre, nous ne le refuserions évidemment pas. Nous l'accueillerions volontiers et ce serait un geste porteur pour l'ensemble national.

Mon amendement prévoit donc que, dans l'année suivant l'adoption de la loi, un CIACT portuaire sera organisé en vue de définir les axes stratégiques de la politique du Gouvernement en matière d'investissements portuaires et de relations terrestres entre les ports et leurs zones de chalandise, vers l'est de la France et vers l'est de l'Europe notamment.

Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes un ministre « maritime ». Nous nous sommes rencontrés en 2002, nous nous retrouvons aujourd'hui. Vous savez qu'il est fondamental pour la France d'investir sur la mer. Tel est le sens de mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Michel Vauzelle, pour soutenir l'amendement n° 23.

M. Michel Vauzelle. L'organisation d'un CIACT est effectivement nécessaire si nous voulons être à la mesure de la politique qui s'impose aujourd'hui pour nos ports, notamment pour Marseille et son *hinterland*, avec le contournement ferroviaire de Lyon et le tunnel sous le Montgenèvre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le rapporteur, vous avez tout à fait raison : une fois les projets stratégiques mis en œuvre, ils devront faire l'objet d'un classement au niveau national. Le Premier ministre est également convaincu de la nécessité de la tenue d'un CIACT consacré aux ports, à leur desserte, à leur *hinter-*

land et aux autoroutes de la mer. Toutefois, s'agissant d'un acte relevant par nature du pouvoir exécutif, il ne peut être prévu par la loi. C'est pourquoi, au nom du Gouvernement, je prends l'engagement devant la représentation nationale que ce CIACT aura bien lieu.

Je précise à M. Vauzelle que, outre ce CIACT portuaire et à la suite de la loi relative au Grenelle de l'environnement que présentera Jean-Louis Borloo, un document de stratégie générale devra être élaboré, soit à l'issue d'un CIACT, soit sous forme d'un schéma des infrastructures annexé à ladite loi.

En les remerciant de leur contribution, je me permets donc de demander à M. le rapporteur, ainsi qu'à M. Duron, de bien vouloir retirer leurs amendements compte, tenu des engagements du Gouvernement.

M. le président. Accédez-vous à cette demande, monsieur le rapporteur ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Considérant que l'amendement est satisfait, je le retire, fort de la promesse très ferme de la tenue d'un CIACT dans l'année suivant l'adoption du texte.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

En est-il de même de l'amendement n° 23 ?

M. Philippe Duron. Non, nous le maintenons.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Lors d'une réunion du groupe d'étude sur les ports où vous aviez proposé, monsieur le secrétaire d'État, de procéder à des regroupements géographiques fort intéressants – Dunkerque, Boulogne et Calais dans le Nord, Le Havre, Rouen, Cherbourg, Dieppe et Paris autour de la Seine, Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la zone atlantique, Marseille sur la zone méditerranéenne – j'avais fait observer qu'il y avait là matière à autant de CIACT qu'il y a de zones, chacune ayant ses particularités.

Il serait ensuite aisé d'élaborer une construction nationale tenant compte de ces spécificités et déterminant le mode de financement. De quelle manière en effet ferez-vous face aux besoins d'investissement qui ne pourront pas être pris en charge par les seules collectivités locales ? Je dépose en quelque sorte un amendement de principe pour aller dans le sens d'un aménagement du territoire zone par zone, suivi d'une construction englobant le tout.

Vous confirmez, en demandant le retrait de ces deux amendements, votre souhait de ne voir aucun amendement retenu : le texte adopté serait alors en tout point conforme à celui issu du Sénat, à la virgule près, ce qui vous éviterait une commission mixte paritaire et vous ferait gagner au mieux quelques heures. Quelle drôle de discussion parlementaire !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 18 rectifié et 19 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. Philippe Duron, pour les soutenir.

M. Philippe Duron. Dans l'intitulé du titre I^{er} nous pensons que « grands ports maritimes » n'est pas une appellation appropriée au secteur du commerce maritime, qui est international et où la langue dominante est l'anglais. Il nous

semblerait plus judicieux que le nom retenu soit compréhensible aussi bien en français qu'en anglais. C'est pourquoi nous proposons soit « autorité portuaire », soit « grands ports autonomes ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable. Ces amendements posent un problème juridique, car le concept d'autorité portuaire existe déjà en droit français. Selon l'article L. 302-5 du code des ports maritimes, l'autorité portuaire est celle qui exerce la police de l'exploitation du port, notamment l'attribution des postes à quai, et la police de la conservation du domaine public portuaire. Ces amendements créeraient donc une ambiguïté juridique.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis. J'ajoute que ces ports n'ont pas seulement une fonction d'autorité portuaire, mais qu'ils exercent également une fonction économique, d'aménagement du territoire et de politique commerciale. Le terme serait donc trop réducteur. Enfin, nous avons préféré parler de ports maritimes plutôt que de ports autonomes pour marquer la fin d'une période archaïque.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Daniel Paul. La loi de 1992 prévoyait qu'un bilan annuel serait dressé. Or, à ma connaissance, le Gouvernement ne l'a jamais fait en seize ans. Avant de lui donner une suite, il serait utile d'avoir un bilan économique, financier et social de cette réforme du régime du travail dans les ports maritimes.

À l'époque, nous avons voté contre ; nous recommençons aujourd'hui.

Selon vous, les difficultés rencontrées par la filière maritime et portuaire seraient dues, en 1992 au statut des dockers, aujourd'hui au statut des personnels portuaires, qui entraverait, tel un carcan administratif et réglementaire, sa vitalité économique. C'est ainsi que vous justifiez la modification du mode de gouvernance des ports autonomes et le changement même de leur nom.

Nous contestons cette analyse, même si nous convenons, nous l'avons dit à plusieurs reprises, de la nécessité de réformer les ports sous certains aspects. Tout le monde en est d'accord, les partenaires portuaires compris. Encore faut-il s'entendre sur le contenu de la réforme. Nul doute qu'un bilan des seize années écoulées montrant comment les ports en sont arrivés à cette situation se révélerait très utile au moment où l'Assemblée nationale s'apprête à voter un nouveau texte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable.

J'en profite pour faire le point sur la loi dite Le Drian et Delebarre avec quelques chiffres parlants.

En 1993, c'est-à-dire au moment où cette loi entrait en application, les ports français, qui étaient alors au nombre de six, traitaient un million de conteneurs ; aujourd'hui, sept ports en traitent 3,6 millions. En quinze ans, le nombre de conteneurs s'est donc accru de 2,6 millions et 15 000 emplois ont été créés. Si cette croissance peut paraître modeste, elle constitue tout de même un résultat par rapport à la conjoncture de départ.

Pour illustrer mon propos avec un exemple que je connais bien, je rappelle que, avant la loi Le Drian, le taux de chômage dans le bassin d'emploi du Havre s'élevait à 17,5 %, avec 18 000 chômeurs. Aujourd'hui, ils ne sont plus que 9 500 ; 8 500 emplois ont été créés, dont 4 500 par la filière portuaire. L'objectif est de descendre à 4 000 chômeurs et d'établir un taux de chômage à 4 %, autrement dit d'atteindre le plein-emploi.

En effet, chers collègues de la majorité comme de l'opposition, l'enjeu fondamental de cette réforme c'est de permettre aux jeunes qui viennent dans nos permanences de trouver un travail, et de parvenir, au Havre comme dans toutes les zones portuaires, au plein-emploi en cinq ans. Les ports ont prouvé qu'ils pouvaient créer des emplois dans une conjoncture difficile. Aujourd'hui, la réforme apportera une nouvelle stimulation dans un contexte de croissance du trafic maritime de 8 %, le plus fantastique moteur de croissance que l'économie mondiale connaisse à ce jour.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le rapporteur, il faut être de bonne foi : établir une comparaison entre les trafics conteneurisés de 1992 et de 2007 et prétendre que l'augmentation tient à la réforme de la manutention n'est pas possible. L'augmentation des trafics dans le « range » de la Manche en particulier n'a objectivement pas été liée à la réforme de la manutention. Tous les ports, qu'ils soient britanniques, français, belges, allemands ou néerlandais en ont profité, quelle que soit la réforme mise en place.

Que l'augmentation ait été plus importante dans tel ou tel port, c'est une autre affaire, et c'est de cela que l'on discute aujourd'hui.

Mettre l'augmentation de 3,6 millions au bénéfice de la réforme de 1992 n'est pas correct et ne permet pas de commencer un débat de la manière la plus sereine possible.

Nous savons parfaitement que, aujourd'hui, il existe un certain nombre de dysfonctionnements. Au moment où nous procédons à une deuxième réforme, il serait correct de tirer un bilan s'agissant d'une politique publique. Je vous ai entendu à plusieurs reprises dire que toute politique publique devait faire l'objet d'un bilan régulier, de façon à vérifier la pertinence de la politique mise en œuvre.

Je constate, monsieur le secrétaire d'État, que vous refusez l'idée même de ce bilan. Je prends acte que vous faites partie d'un Gouvernement qui n'éprouve pas le besoin d'établir un bilan d'une politique mise en œuvre depuis seize ans, avant d'enclencher la suite de la politique et de lancer notre pays dans une opération qui risque d'aboutir à de fortes déconvenues.

Aucun bilan n'a été fait.

M. Jean-Pierre Grand. On le connaît !

M. Daniel Paul. Vous prétendez le connaître, mais il n'existe pas. Vous continuez d'aller de l'avant, sans jamais tirer les leçons des mesures que vous avez prises. Vous êtes coutumier du fait.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

(L'amendement n'est pas adopté.)

2

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Jean-Pierre Grand. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Pierre Grand. Je viens de prendre connaissance du contenu de la conférence des présidents de ce matin et j'ai découvert que la déclaration du Gouvernement sur le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale et le débat qui suivra auront lieu jeudi 26 juin, à quinze heures.

Je suis allé au service de la séance, pour examiner l'architecture du débat. J'ai pu constater que trois heures de débat seulement étaient prévues sur un sujet qui engage la nation, un sujet extrêmement important pour la défense nationale, pour notre politique étrangère. C'est un sujet d'actualité.

Nous allons, en particulier, aborder le retour de la France dans l'OTAN et les mutations très importantes de la défense nationale. Je suis donc étonné que l'on consacre à la nouvelle politique de défense de la France, à nos nouvelles relations dans l'OTAN, le même temps qu'à l'examen de la proposition de loi sur les détecteurs de fumée. Je trouve cela curieux.

Je ne veux pas porter de jugement, mais je souhaiterais, monsieur le président, que vous soyez mon interprète auprès de M. le Président de l'Assemblée nationale afin de savoir si ce débat ne pourrait pas être programmé un mardi ou à un mercredi et si nous ne pourrions pas disposer d'un peu plus de temps.

Le groupe UMP, majoritaire, fort de plus de 300 membres, disposera d'une heure. Si vous divisez cette heure par 300, nous arrivons à peine à quelques secondes par député. J'ai cependant, la faiblesse de penser que l'ensemble des parlementaires de mon groupe seront intéressés par ce débat, et qu'une partie d'entre eux auront envie de s'exprimer.

M. Philippe Duron. Nous aussi !

M. Jean-Pierre Grand. C'est pourquoi je considère qu'il est urgent de revoir l'architecture du débat de la politique de défense de la France.

M. le président. Mon cher collègue, je vous donne acte de votre demande. Je ferais part au bureau de l'Assemblée de vos remarques. Le Président de l'Assemblée aura à cœur de vous répondre dans le détail.

3

RÉFORME PORTUAIRE *(suite)*

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, portant réforme portuaire (n°s 907, 954).

Discussion des articles *(suite)*

M. le président. Dans la suite de la discussion des articles, nous en arrivons à l'article 1^{er}.

Article 1^{er}

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

M. André Paul ayant renoncé à intervenir, la parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Je veux d'abord m'associer au rappel au règlement de notre collègue Jean-Pierre Grand. Le débat sur la défense concerne de nombreux parlementaires et de nombreux départements. Nous sommes, comme lui, désireux de pouvoir nous inscrire dans ce débat.

L'article 1^{er} est assez normatif. Il vise à recadrer à la fois le périmètre des ports français, à délimiter le périmètre des ports naturels et à en fixer la gouvernance.

Pour ce qui est du périmètre, nous retrouvons les missions classiques des ports, les missions régaliennes de sûreté et de sécurité, la garantie d'accès aux ports maritimes. Nous y trouvons aussi les missions d'aménagement, de gestion et de valorisation du domaine.

En revanche on enlève – c'est un peu la logique de ce projet de loi – l'outillage et sa gestion et l'on ajoute des compétences nouvelles. Il a été dit tout à l'heure qu'un certain nombre de ports européens avaient tiré avantage du développement des transports maritimes de proximité et de la participation à la construction des convois de fret. Vous vous préoccupez d'améliorer, comme en Allemagne la gestion du fret.

Monsieur le secrétaire d'État, comment articulez-vous la promotion de notre desserte ferroviaire et fluviale – l'article est ainsi rédigé – « en coopération avec les opérateurs » ? Le grand port maritime va-t-il devenir un opérateur de transport de fret ? Sera-t-il un aménageur de voies ferrées ? A-t-il vocation à travailler avec RFF ou la SNCF ? Pouvez-vous nous apporter ces précisions ?

L'article 1^{er} prévoit également toute l'organisation de la gouvernance.

Bien que nous ayons abordé ce sujet lors de la discussion générale, je rappelle que le groupe SRC souhaite que l'on revienne sur la composition du conseil de surveillance. La répartition de ses membres – cinq pour l'administration, quatre pour les collectivités territoriales, trois pour les personnels et cinq pour les personnalités qualifiées – ne nous semble pas optimale. Il serait souhaitable de faire en sorte que l'on retrouve un nombre de membres des collectivités territoriales équivalents aux personnalités qualifiées, mais aussi qu'on augmente le nombre des représentants du personnel, pour faire droit au personnel ouvrier de ports et leur permettre de participer à ce conseil de surveillance.

L'article 1^{er} traite du conseil du développement, du projet stratégique et du contrat pluriannuel avec l'État.

Ce contrat me semble très important. Il complète les propos que nous avons tenus sur le CIACT à l'occasion de l'examen des amendements avant l'article 1^{er}. Il est nécessaire, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous apportiez des informations sur ce contrat pluriannuel.

Nous voyons que les ports ont des besoins financiers importants et qu'une programmation des grands investissements est nécessaire. Nous voudrions des assurances sur les engagements de l'État et sur les futures programmations.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Je tiens d'abord, sans allonger le débat, à exprimer ma surprise quant à l'absence d'amendements de la majorité sur un texte de cette importance. L'article 1^{er} est fondateur. Aucun amendement, même de type rédactionnel ou de précision par exemple, n'a été déposé. Ce texte doit être parfait, à vos yeux, pour qu'il ne justifie pas la moindre interrogation et ne suscite aucune modification de votre part. Il semble que le texte soit gravé dans le marbre !

L'article 1^{er} révèle quelques manques, en particulier pour le conseil de surveillance. Il nous semble impossible que ne siègent pas au sein de ce conseil, au titre du collège de salariés, les acteurs principaux qui fondent la communauté portuaire : les ouvriers, les portiqueurs et les grutiers. Nos amendements tenteront de remédier à ce manque. J'espère que vous y serez attentifs. Il en va de la bonne entente au sein de la communauté portuaire et, d'une certaine façon, de la réussite du projet que vous portez.

M. le président. Nous en venons aux amendements à l'article 1^{er}, en commençant par l'amendement n° 63 qui tend à le supprimer.

La parole est à M. Michel Vaxès, pour défendre cet amendement.

M. Michel Vaxès. L'amendement propose de supprimer l'article 1^{er}, qui porte création d'une nouvelle catégorie d'établissement public : les grands ports maritimes auquel il accorde des compétences résiduelles en matière de manutention, mais en les chargeant d'importantes missions régaliennes, sans préciser leur financement.

Nous avons posé plusieurs fois cette question et j'y reviens à l'occasion de l'examen de cet amendement. En privant les ports de la quasi-totalité de l'activité de manutention, au nom des activités industrielles et commerciales rentables, et en transférant les outillages, sans se soucier des conséquences de la perte de redevance attachée à ces biens, le Gouvernement ne répond pas aux problèmes posés.

Vous poursuivez en fait la privatisation des services publics rentables, comme cela a déjà été le cas pour les concessions d'autoroutes, au détriment de l'intérêt général.

De plus, nous ne possédons pas d'évaluation de la réforme sur l'impact de la cession des biens nécessaires aux activités de manutention.

Telles sont les raisons qui nous conduisent à proposer la suppression de l'article 1^{er}.

Monsieur le secrétaire d'État, les solutions existent. Les syndicats représentatifs des travailleurs des ports ne nient pas la nécessité d'un commandement unique. Ils ont même proposé des solutions, comme la généralisation du système de mise à disposition initié au Havre. Les salariés sont prêts à envisager leur détachement dans des entreprises de manutention. Personne ne comprend, alors que l'on a vu

qu'au Havre cela marchait et que cela peut donc marcher ailleurs, alors que les travailleurs sont disposés à ouvrir le dialogue sur cette question, que vous décidiez, de manière unilatérale, de leur interdire la possibilité de transfert qui les mettrait à l'abri de la casse de leur statut.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 80.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. C'est un amendement de repli !

M. Daniel Paul. En quelque sorte, monsieur le président.

La rédaction trop générale, voire évasive de l'article L. 100-1 du code des ports maritimes, ouvre des possibilités que nous aimerions voir circonscrites et limitées. Je le cite :

« 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 en Conseil d'État, un organisme appelé « grand port maritime ». Cette rédaction offre la possibilité de recourir au décret pour modifier les statuts d'un certain nombre d'établissements portuaires, ce que nous récusons.

Lorsque vous serez conduits à utiliser cet article pour modifier le statut d'un port et de le transformer en « grand port maritime », nous souhaitons que le législateur soit saisi.

Vous avez reconnu tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, qu'une erreur avait probablement été commise non pour La Rochelle qui, par la grâce du Gouvernement, est devenu un port autonome, mais pour les ports de Calais ou de Boulogne qui auraient pu mériter cette appellation. Nous souhaitons que la même erreur ne se reproduise pas. C'est la raison pour laquelle nous voulons être consultés et disposer d'un bilan sur les grands ports maritimes déjà institués, afin de voir comment la situation peut évoluer. Je pense, notamment, au devenir des ports autonomes de Paris et de Strasbourg, qui n'ont pas la perspective de pouvoir se rattacher à d'autres ports pour former un groupe plus important.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Négatif.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 80.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Vauzelle, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. L'amendement a déjà été défendu !

M. Michel Vauzelle. Notre amendement vise à compléter l'alinéa 16 de l'article 1^{er} par la phrase suivante : « L'institution d'un grand port maritime renforce les capacités de l'État à assurer les missions de service public portuaire qui lui incombent. »

La notion de service public est évidemment un élément essentiel s'agissant d'un point aussi important pour le développement de l'économie nationale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Vaxès, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Michel Vaxès. J'indique d'emblée que je prendrai le temps nécessaire pour le faire ! (*Murmures sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Je m'associe d'abord aux remarques de notre collègue de la majorité concernant le projet de loi relatif à la défense. Je trouve singulièrement choquant que notre assemblée accepte, en se soumettant à la volonté du Gouvernement, d'examiner les projets de loi au galop parce que tout est décidé d'avance.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Cela n'a rien à voir avec le débat !

M. Michel Vaxès. Vous refusez le débat : cela a commencé en commission où vous avez refusé d'examiner les amendements de façon sérieuse.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Il fallait venir en commission !

M. Michel Vaxès. Je siège à la commission des lois !

J'ai lu avec effroi les dernières pages du rapport : l'unique amendement déposé par la majorité, en l'occurrence celui de M. Bignon, a été refusé ! M. Paul n'a fait que dire la vérité : il est pour le moins choquant pour notre assemblée de travailler ainsi. Cela signifie ni plus ni moins que les décisions sont prises en amont, l'Assemblée ne servant qu'à cautionner ce qui a été décidé ailleurs.

J'en reviens à l'article 1^{er} et à notre amendement n° 64 visant à supprimer les alinéas 20 à 31 de cet article.

Ces alinéas déclinent les missions des grands ports maritimes à l'intérieur de leur circonscription. Ils limitent les activités industrielles et commerciales du port à leur strict minimum. Ils interdisent ainsi, réserve faite des exceptions prévues à l'article L. 103-2, l'exploitation des outillages pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires.

Ce « recentrage », comme vous le nommez, des missions du port sur les activités de service public en termes de police, d'aménagement, d'entretien des infrastructures ou d'investissement pose la question des moyens financiers réservés au port pour mener à bien lesdites missions, et jusqu'ici je n'ai pas eu de réponse. En le privant de la quasi-totalité des activités industrielles et commerciales, donc des activités rentables, c'est tout l'équilibre du port qui est

remis en question. On conserve les mêmes obligations, mais en privant les établissements publics de moyens. Cela est d'autant plus inquiétant que l'État ne respecte déjà pas les règles fixées par le code des ports maritimes en la matière.

Comme le notait la Cour des comptes, « S'agissant de l'entretien et de l'exploitation des accès maritimes des ports autonomes – chenaux, écluses, dragages...-, l'État se dégage progressivement de sa responsabilité financière alors que, selon l'article L. 111-1 du code des ports, il doit en supporter intégralement le financement. Il a contribué pour 47 millions d'euros environ en 2006 au financement de cette mission, soit un peu plus de 60 % des dépenses supportées par les ports [...] Dans les autres ports européens, les dépenses relatives aux accès maritimes relèvent, comme en France, de la puissance publique. Or, dans les ports du «range nord», l'État [...] continue à prendre en charge la totalité de ces dépenses ».

C'est sans doute ainsi que s'explique la captation des marchés par les ports du Nord !

M. Renaud Muselier. Nous ne sommes plus dans la discussion générale, monsieur le président !

M. Michel Vaxès. Outre le désengagement de l'État de ses missions de services publics avec des abandons de prestations, la même critique peut être formulée en ce qui concerne les missions régaliennes de sécurité et de contrôle. De la même manière que la question s'est posée lors de la décentralisation d'un certain nombre de ports, aboutissant à une insuffisance d'entretien ces dernières années. La question se pose aussi dans le cadre de cette réforme.

M. Renaud Muselier. Ce n'est pas une défense d'amendement, mais de la discussion générale !

M. Michel Vaxès. Le Gouvernement n'a pas l'ambition d'offrir aux services maritimes et aux directions départementales de l'équipement les capacités d'intervenir pour assurer les impératifs de sécurité liés à la signalisation maritime, notamment au balisage, au mouvement des navires, aux marchandises dangereuses, à la gestion des crises résultant de la pollution de l'environnement. Voilà toute une série de raisons pour lesquelles nous demandons la suppression de ces alinéas.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Vaxès.

M. Michel Vaxès. Je ne vais pas allonger le débat, j'en ai assez dit. En tout état de causes, nous attendons des réponses. Si ce n'est pas le cas, il ne sert à rien de débattre !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Michel Vaxès. Nous n'avons toujours pas de réponse !

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 65.

M. Daniel Paul. Il est un peu bizarre que nos collègues de la majorité n'aient déposé aucun amendement sur ce texte. L'unique amendement, celui du rapporteur, qui avait été adopté par la commission, a été retiré à la demande de M. le secrétaire d'État. Par ailleurs, depuis que nous avons

commencé à examiner les articles, nous n'avons obtenu aucune réponse un tant soit peu circonstanciée. Assis sur leur siège, le rapporteur comme M. le secrétaire d'État saisissent le micro et répondent invariablement par la négative, sans faire le moindre commentaire.

M. Renaud Muselier. Vous en faites suffisamment vous-mêmes !

M. Daniel Paul. Je m'interroge à nouveau sur le fait qu'un certain nombre de nos amendements ont été refusé au titre de l'article 40. Loin de moi l'idée de contester le règlement, mais je m'étonne que l'amendement dont je vais donner lecture ait été déclaré irrecevable : « Un salarié transféré ou mis à disposition atteint d'une inaptitude physique à son poste peut demander son retour dans un nouvel emploi avec formation au sein du grand port maritime ».

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques.* Il est irrecevable.

M. Daniel Paul. Oui, cet amendement qui répond à une question bien réelle a été jugé irrecevable et il ne sera donc pas discuté ! Dans quelle société sommes-nous ? Si un tel amendement ne peut être discuté, quel débat voulez-vous que nous ayons, alors que l'on sait que le secteur portuaire est particulièrement touché par les accidents du travail et les maladies professionnelles. Ce n'est tout de même pas un hasard si les membres d'une association de victimes de l'amiante du Havre sont essentiellement d'anciens salariés du port : ces personnels ont, pendant des années, manipulé des cargaisons contenant de l'amiante. Aujourd'hui encore, certaines cargaisons contiennent des produits réputés dangereux. Qu'un tel amendement ne puisse même pas être discuté est tout à fait inacceptable, monsieur le président ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

J'en viens à l'amendement n° 65 (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Nous avons tout notre temps. Puisque ni le Gouvernement ni la commission ne nous répondent, je considère que l'opposition peut disposer d'un peu plus de temps pour s'exprimer !

Notre amendement vise à compléter l'alinéa 23 de l'article 1^{er}. Cela peut paraître anodin, mais c'est, au contraire, capital.

Nous souhaitons que le grand port maritime chargé de la gestion et de la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté remplisse cette mission en lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire. En effet, l'expérience montre que, selon la volonté des autorisés portuaires, celles-ci exercent leurs missions en fonction de considérations purement financières. Confier la gestion et la valorisation du domaine portuaire aux autorités portuaires sans autre consigne fait naître le risque de vente à la découpe, selon les conjonctures économiques plus ou moins favorables.

La situation de nombreux ports étant préoccupante, certains verront à l'occasion de combler leurs déficits en cédant une partie de leur domaine. En effet, la vente au privé du domaine public est monnaie courante, y compris lorsque tout le monde s'accorde sur les dangers à long terme de ces cessions. Nous avons pu le constater avec RFF, prié de vendre une partie de son domaine pour apurer ses dettes.

S'agissant des ports, nous considérons que cette disposition fait peser le risque d'une vente du domaine public maritime, laquelle peut avoir un impact durable sur l'activité portuaire marchande. Nous vous demandons donc d'inscrire, dans la loi, l'obligation pour les autorités portuaires, qui souhaitent valoriser leur domaine, de le faire dans le respect de la spécificité des activités portuaires et maritimes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, *rapporteur.* Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 65.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 20, 44 et 101, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 20.

M. Philippe Duron. L'exploitation d'un port peut perturber le milieu naturel et altérer la biodiversité. Chaque fois qu'il y a extension du domaine portuaire se posent des problèmes d'acceptabilité, vis-à-vis de la population et des associations. On a pu le constater, entre autres, lors de l'extension de « Port 2000 » quand il a fallu donner des compensations. Un port n'a pas forcément l'expérience ni la vocation de préserver l'environnement.

Notre amendement vise à permettre aux grands ports maritimes de déléguer les missions de protection de la nature ou de préservation de la bio-diversité à des associations ou autres organismes compétents en la matière. Il vise non pas à entraver la liberté ou le développement du port, mais à concilier missions de développement économique et respect de l'environnement dans un souci d'efficacité.

M. le président. La parole est à M. François de Rugy, pour soutenir l'amendement n° 44.

M. François de Rugy. Cet amendement a pour objet de préciser que la gestion des terrains publics par les grands ports maritimes doit être limitée au strict cadre de leurs missions portuaires. La gestion des secteurs naturels, notamment les secteurs préservés, ne saurait entrer dans le domaine de compétence ordinaire des grands ports.

Beaucoup de nos ports sont situés dans des zones naturelles, où s'entremêlent divers types d'espace, ce qui provoque des conflits entre le développement de l'activité économique portuaire et la préservation de l'environnement. Certains espaces sont gérés depuis de nombreuses années par les organismes de protection de l'environnement, qui assurent la préservation des écosystèmes. Il nous paraît donc regrettable de voir les principaux acteurs de la protection de l'environnement écartés de la gestion de ces espaces protégés.

Pour prévenir les conflits d'intérêts, il s'agit de distinguer les zones définitivement protégées, qui bénéficieraient d'un statut spécifique, de celles qui font encore partie de la réserve foncière, éventuellement utilisable pour de futures extensions portuaires.

De plus, plusieurs cas ont montré que le risque de contentieux avec l'Union européenne était réel. Mieux vaut donc prévenir que guérir. Les zones humides sont souvent d'intérêt général, qu'il s'agisse de la défense de la biodiversité.

sité, notamment des espèces d'oiseaux migrateurs, ou de la pêche, du fait du renouvellement des ressources en poisson. Or plusieurs de nos ports sont situés dans des estuaires.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 66.

M. Daniel Paul. Monsieur le président, je me disais que nous pourrions continuer jusqu'au bout sans défendre nos amendements et sans avoir de réponse du Gouvernement : cela ferait un débat cocasse, mais loin d'être à la mesure des enjeux que nos questions soulèvent. J'imagine ce que pensent les salariés et toutes les personnes concernées par les structures portuaires lorsqu'ils apprendront la façon dont s'est déroulé ce débat. Et, croyez-moi, nous ferons le nécessaire pour qu'ils le sachent dans le détail. *(Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

M. Renaud Muselier. Des menaces !

M. Daniel Paul. Il ne s'agit pas de menaces mais de promesses !

M. Michel Vaxès. C'est vous qui avez mis le feu !

M. Renaud Muselier. Nous irons sur le port de Marseille, monsieur Vaxès et vous n'aurez pas le dernier mot !

M. Daniel Paul. Notre amendement n° 66 vise à supprimer les alinéas 32 à 35 de l'article 1^{er}.

Le projet de loi entend modifier les dispositions du code des ports maritimes relatives aux circonscriptions. En l'état actuel du droit, la circonscription du port est déterminée, après enquête, par décret en Conseil d'État. Elle comprend les accès maritimes, dans les limites fixées par ce même décret, et peut englober des ports desservis par ces accès. L'article 1^{er} vise à renvoyer aux autorités déconcentrées les modifications ultérieures de ces circonscriptions.

Nous nous opposons à cet allègement de procédure, qui offrirait, comme cela a été précisé au Sénat, une plus grande souplesse pour modifier les circonscriptions des grands ports. Compte tenu des enjeux en présence, notamment de l'exercice de prérogatives de puissance publique par le port à l'intérieur de la circonscription, nous considérons que la réglementation en la matière doit toujours être établie au niveau national.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Monsieur Paul, beaucoup des arguments invoqués pour défendre les amendements ont déjà été développés lors de la discussion générale ; c'est la raison pour laquelle nous restons parfois silencieux. Sur cet amendement, je vais cependant vous répondre de façon précise. *(« Ah ! » sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.)*

La nouvelle procédure de délimitation de la circonscription du port sera déconcentrée : les modifications seront renvoyées à un décret du préfet de région, qui est souvent un homme « bien », précisons-le. Cela permettra, chers collègues, de gagner plusieurs mois, ce qui n'est pas sans importance dans un secteur qui, nous l'avons vu, évolue très vite et doit être réactif par rapport à la concurrence. Pour autant, des garanties demeureront : le cadre général sera défini par un décret d'État, ce qui n'est pas rien, et les consultations seront maintenues, qu'il s'agisse des collectivités locales, des services de l'État ou des établissements concernés.

Vous le voyez, monsieur Paul, nous apportons les précisions nécessaires, nous acceptons volontiers la discussion, mais la répétition finit parfois par être lassante.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 35.

M. Philippe Duron. Cet amendement vise à élargir le champ de cet article en faisant bénéficier de ses dispositions non pas seulement les ports autonomes mais également les ports décentralisés, si les collectivités ou leurs groupements le souhaitent. Il s'agit donc de substituer aux mots : « de l'État », les mots : « d'une personne morale de droit public ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François de Rugy, pour défendre l'amendement n° 45.

M. François de Rugy. Je m'étonne à mon tour que le Gouvernement n'ait pas répondu aux questions soulevées par mes amendements, notamment sur le rôle des associations de protection de l'environnement dans l'organisation des ports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je n'ai pas eu la parole !

M. François de Rugy. Ce n'est pas la peine de faire tout un cinéma sur le Grenelle de l'environnement, d'organiser de grands discours présidentiels, de faire venir Al Gore et qui sais-je encore pour ensuite tout balayer d'un revers de main dès qu'il s'agit de traduire concrètement ces idées. Comme le disait Daniel Paul, nous le ferons savoir et ce n'est absolument pas une menace, monsieur Muselier. C'est notre rôle de parlementaires de faire connaître ce qui se passe au sein de notre assemblée à une heure tardive, où les rangs sont clairsemés. Si nous votions des lois sans dire aux personnes directement concernées par leur mise en œuvre comment elles ont été débattues, nous ne ferions pas notre devoir.

L'amendement n° 45 vise à permettre aux organismes de protection de l'environnement de poursuivre leurs actions sur l'ensemble des terrains à vocation naturelle. En effet les modalités de substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État telles qu'elles sont prévues dans le projet de loi restreignent leurs possibilités d'intervention aux seuls terrains relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Les espaces naturels protégés se trouvant en dehors de ces domaines publics peuvent dès lors être inclus dans la circonscription des ports maritimes, ce qui pose la question du maintien de leur statut et met en cause la possibilité de mettre en place des actions de préservation pertinentes.

M. le président. Je suis peut-être passé un peu rapidement au vote des amendements tout à l'heure, mais M. le secrétaire d'État aura l'occasion de vous répondre.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je parle sous le contrôle du secrétaire d'État : le texte satisfait l'ensemble des amendements relatifs à la protection de l'environnement. À cet égard, vous me permettrez de lire les dispositions en question.

Ainsi, l'article L.101-3, nouveau, prévoit que « Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable, dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes : [...] la gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ; 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 ».

Ainsi le grand port maritime a la possibilité de solliciter des organismes de protection de la nature. Les amendements portant sur l'aspect environnemental sont donc tous satisfaits par le projet de loi.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Il faut lire le texte !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Le texte est, en effet, très clair et il est inutile d'ajouter de nouvelles dispositions, d'autant que le Sénat a prévu la consultation du conseil scientifique d'estuaire et a ajouté, parmi les missions du grand port maritime, la gestion et la préservation du domaine public naturel. Pour prendre un exemple, le développement du grand port maritime de Bordeaux n'est pas incompatible avec l'existence, à l'entrée de l'estuaire de la Gironde, de zones Natura 2 000 et avec le projet, que nous menons avec Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet, de créer une aire maritime protégée. Cela ne permettra pas de créer un terminal méthanier, comme le souhaitent certains grands intérêts transnationaux, mais cela n'empêchera pas de développer l'avant-port du Verdon.

La loi a pris en compte tous les aspects environnementaux. Nous avons travaillé avec le directeur du Conservatoire national du littoral, M. Lopez, sur l'ensemble de ces sujets.

Je pense donc, monsieur de Rugy, que le texte répond à votre légitime inquiétude, au même titre que les discussions qui ont lieu ici et qui ont eu lieu au Sénat.

M. le président. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Je note, monsieur le secrétaire d'État, que vous avez parlé de « légitime inquiétude ». J'en prends acte car le passé, y compris récent, a montré que nos inquiétudes étaient fondées. Si nous avons déposé ces amendements, c'est justement parce que les dispositions citées par M. le rapporteur ne nous rassurent absolument pas. « Le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable » : on a rarement vu formule aussi floue !

Quant à préciser que ses missions comprennent « la gestion et la préservation du domaine et des espaces naturels », cela nous rassure encore moins. Ainsi que je l'ai déjà souligné lors de la discussion générale, le port de Nantes-Saint-Nazaire a été un élément de destruction des espaces naturels et non pas de protection. Il a fait preuve d'une telle mauvaise foi qu'il a été régulièrement attaqué en justice et condamné. D'autres précisions sont donc nécessaires.

Il nous apparaît ainsi que, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, les meilleures garanties consistent à confier des missions claires aux associations de protection de l'environnement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur de Rugy, le grand port maritime pourra confier la gestion de certaines zones à des associations, à des organismes de protection de la nature, au Conservatoire du littoral, comme il le souhaitera, conformément à ce que, prévoit le projet de loi. Je vous rappelle que, dans la loi de 1965, aucune intervention des associations de protection de l'environnement n'était envisagée. Nous proposons qu'elles siègent au conseil de développement : une instance qui n'est pas là pour la frime mais qui a pour rôle d'adopter le projet stratégique et la politique tarifaire. Autrement dit, ces associations seront représentées à un niveau où elles ne l'avaient jamais été.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, aujourd'hui, mercredi 18 juin, à quinze heures :

Déclaration du Gouvernement sur la présidence française de l'Union européenne et débat sur cette déclaration ;

Suite de la discussion du projet portant réforme portuaire.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 18 juin 2008, à zéro heure quarante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE AZÉMA



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	155,70
33	Questions..... 1 an	108,00
83	Table compte rendu..... 1 an	26,60
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	139,30
35	Questions..... 1 an	78,20
85	Table compte rendu..... 1 an	23,50
95	Table questions..... 1 an	16,40
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	813,10
27	Série budgétaire..... 1 an	116,10
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	787,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 28 décembre 2007 publié au *Journal officiel* du 30 décembre 2007

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,20 €
(Fascicules compte rendu et amendements)