



N° 4038

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 décembre 2011

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI *portant réforme des ports d'outre-mer
relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation
au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports* (n° 3858),

PAR M. DANIEL FIDELIN,

Député.

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 3858.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— LES PORTS D'OUTRE-MER, DES POUMONS ÉCONOMIQUES FRAGILISÉS PAR LEUR MODE DE GOUVERNANCE	7
A.— L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES PORTS ULTRA-MARINS.....	7
B.— UNE GOUVERNANCE PRÉJUDICIABLE AUX TERRITOIRES.....	10
II.— UNE RÉFORME NÉCESSAIRE AU RENFORCEMENT DES PORTS ULTRAMARINS	12
A.— L'EXEMPLE DE LA RÉFORME ENTREPRISE EN MÉTROPOLE.....	12
B.— LES SPÉCIFICITÉS DE LA RÉFORME RELATIVE À L'OUTRE-MER	15
DISCUSSION GÉNÉRALE	19
EXAMEN DES ARTICLES	29
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 5713-1 et L. 5713-1-1 [nouveau] du code des transports) : Gouvernance des grands ports maritimes ultramarins.....	29
<i>Après l'article 1^{er}</i>	44
<i>Article 2</i> : Dispositions transitoires spécifiques à la Guyane et à la Martinique.....	44
<i>Article 3</i> : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002	45
<i>Après l'article 3</i>	50
<i>Article 4 (nouveau)</i> : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010.....	50
<i>Article 5 (nouveau)</i> : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010.....	51
<i>Article 6 (nouveau)</i> : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010.....	52

<i>Article 7 (nouveau) : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008.....</i>	<i>52</i>
<i>Article 8 (nouveau) : Habilitation donnée au Gouvernement pour prendre par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires à l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009.....</i>	<i>53</i>
<i>Article 9 (nouveau) (article L. 211-7 du code de l'environnement) : Prise en compte des pollutions marines orphelines.....</i>	<i>53</i>
TABLEAU COMPARATIF.....	59
ANNEXES AU TABLEAU COMPARATIF	74
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	75
Liste des personnes auditionnées.....	85

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est présenté vise deux objectifs.

D'abord, et votre Rapporteur ne peut que le regretter, il fait office de « *voiture balai* » et comporte une série d'habilitations permettant au Gouvernement de prendre, par voie d'ordonnances, les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre de six textes communautaires. Bien évidemment, il s'agit de mettre notre législation en conformité avec les exigences européennes, et pour certains des textes visés par le projet de loi, la France a déjà été mise en demeure. Néanmoins, une nouvelle fois, il est insupportable de voir le Parlement être quasiment forcé de se dessaisir de ses compétences car le Gouvernement n'a pas été en mesure de présenter suffisamment tôt les textes adéquats. Il s'agit d'une situation que l'ensemble des parlementaires regrette année après année. Sans doute faudra-t-il qu'un jour nous décidions de refuser l'habilitation demandée par le Gouvernement, quitte à prendre le risque de voir la France condamnée par la Cour de justice des communautés européennes ? En l'espèce, l'urgence et bel et bien réelle sur certains des textes concernés et à l'approche d'une année électorale qui limitera la durée de la session parlementaire, votre Rapporteur consent à répondre favorablement à la demande de l'exécutif.

Mais l'objectif premier de ce projet de loi est tout autre : adapter dans les départements d'outre-mer le droit commun relatif aux ports maritimes. Plus précisément, il s'agit de transformer les quatre ports relevant des départements d'outre-mer de l'État – Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion – en grands ports maritimes, dans la continuité de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

Cette réforme a été annoncée par le Premier ministre François Fillon, le 10 juin 2011, à l'occasion du Comité interministériel de la mer de Guérande. En 2008, il avait été décidé d'exclure les ports maritimes ultramarins de la réforme portuaire, notamment du fait de l'importante diversité de leurs statuts. La transcription de la loi du 4 juillet 2008 à l'outre-mer a nécessité du temps, et ce pour plusieurs raisons. D'abord, la crise sociale qui a frappé l'ensemble des territoires ultramarins au cours des premiers mois de l'année 2009 n'a pas favorisé

la mise en œuvre de cette réforme. Afin de répondre aux revendications de nos concitoyens ultramarins, le Gouvernement, sous la houlette du Président de la République, a concentré son action sur la relance de l'activité en outre-mer. La loi pour le développement économique des outre-mer (Lodéom) du 27 mai 2009, les États généraux de l'Outre-mer, organisés du printemps à l'automne 2009, et le premier Conseil interministériel de l'Outre-mer (CIOM) du 6 novembre 2009 ont entendu mettre en place un cadre général à même de relancer l'économie, et créer les conditions d'un développement endogène voulu pas tous.

Par ailleurs, l'application de la réforme portuaire métropolitaine a pris du temps et le Gouvernement a souhaité pouvoir s'appuyer sur un premier bilan dans l'hexagone avant de lancer la refonte des ports ultramarins. Alors que la Cour des comptes, dans un rapport public de février 2010 consacré aux ports français⁽¹⁾, invitait le Gouvernement à « *étudier à présent l'adaptation du statut et des conditions de fonctionnement des ports d'outre-mer* », cette réforme est aujourd'hui présentée au Parlement.

Plus qu'un simple décalque de la loi de 2008, cette réforme tient compte des spécificités des territoires d'outre-mer, dans lesquels le port représente bien plus qu'une zone d'activités, mais un poumon économique essentiel à l'approvisionnement des collectivités ultramarines. Celles-ci, pour la plupart engagées dans une réforme institutionnelle d'importance, sont en quête permanente de plus de responsabilités. Ce projet de loi entend répondre au souhait de les voir plus amplement associées à la gouvernance des ports, mais n'est en rien un nouveau texte de décentralisation : les grands ports maritimes demeureront, en métropole comme en outre-mer, des établissements publics de l'État. En somme, cette réforme tend à créer les conditions d'un renforcement des ports d'outre-mer et votre Rapporteur ne peut que souscrire à cette initiative.

(1) *Cour des comptes. Les ports français face aux mutations du transport maritime. Rapport public annuel 2010 – février 2010.*

I.— LES PORTS D'OUTRE-MER, DES POUMONS ÉCONOMIQUES FRAGILISÉS PAR LEUR MODE DE GOUVERNANCE

Hormis en Guyane, les collectivités ultramarines concernées par cette réforme sont confrontées au défi de l'insularité. Le port constitue donc le point central d'entrée des produits alimentaires, des ressources énergétiques et des biens manufacturés, mais également la seule porte de sortie pour les produits d'exportation. Ainsi, le poids des ports dans l'économie ultramarine est beaucoup plus important qu'en métropole. Si le trafic de passagers s'effectue majoritairement par voie aérienne, la *quasi-totalité* du trafic de marchandises en outre-mer passe par les ports, tant et si bien qu'ils se trouvent dans une situation de monopole en matière d'approvisionnement des territoires.

Cette situation explique le rôle stratégique qu'ils jouent dans l'économie ultramarine. Le blocage du port de la Guadeloupe à partir du 4 février 2009 a d'ailleurs constitué l'un des points forts de la crise sociale, alors que nombre de revendications du LKP⁽¹⁾, le collectif à l'origine de la grève générale en Guadeloupe, touchaient au secteur portuaire. Si l'économie locale est donc fortement dépendante des ports, ils demeurent des structures fragiles, dont la gouvernance actuelle ne favorise pas une gestion efficace au service des territoires.

A.— L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES PORTS ULTRA-MARINS

Les ports constituent le poumon économique des territoires d'outre-mer, mais leur niveau d'activité varie selon les territoires.

Le trafic de marchandises des ports ultramarins est comparable à celui des grands ports maritimes métropolitains. Ainsi, avec 1,9 million de tonnes (Mt) de trafic conteneur en 2009, Port Réunion se situe à la troisième place des ports français, derrière Le Havre et Marseille. Fort-de-France et le port autonome de la Guadeloupe se situent aux cinquième et sixième places de ce classement en 2010. Alors que la crise sociale de 2009 a été sévère pour l'économie des territoires ultramarins, l'activité portuaire est repartie à la hausse en 2010, le transport de marchandises étant en augmentation de 9 % par rapport à 2009. De manière plus détaillée, les exportations, en croissance de 9 %, représentent 2,4 Mt, tandis que les importations se sont accrues de 6 %, atteignant un niveau de 8,9 Mt.

L'activité fret du port de Fort-de-France a connu une hausse de 6 % en 2010 par rapport à 2009, atteignant ainsi un niveau de 2,1 Mt en entrées et de 1,1 Mt en sorties. L'année 2010 rompt donc avec la dynamique des années précédentes, au cours desquelles le port n'avait eu de cesse d'enregistrer une

(1) *Liyannaj Kont Pwofitasyon*: collectif guadeloupéen qui regroupe une cinquantaine d'organisations syndicales, associatives, politiques et culturelles.

diminution de l'activité du trafic de marchandises : - 2,4 % en 2007, - 1,5 % en 2008, - 2,3 % en 2009.

Ce constat est globalement valable pour l'ensemble des ports concernés, puisque le port autonome de la Guadeloupe connaît une hausse de 5 % de son activité en 2010 (3,1 Mt), portée par les entrées de marchandises qui représentent 84 % du total. La reprise du trafic portuaire en Guadeloupe est une bonne nouvelle, alors que le port autonome avait enregistré une baisse de son activité de près de 16 % entre 2008 et 2009, notamment du fait de la crise sociale qui a secoué le territoire au premier semestre 2009. Pour sa part, Port Réunion a renoué en 2010 (4,2 Mt) avec le niveau d'activité de 2008, après une baisse de 9 % en 2009.

Le trafic de passagers est principalement le fait des « croisiéristes ». Les ports des Antilles sont les principaux concernés, dans la mesure où la Martinique et la Guadeloupe bénéficient de l'attrait de l'archipel des Caraïbes, premier bassin de croisière au niveau mondial. L'activité de croisière a toutefois connu une chute de 6 % en Guadeloupe en 2010. Ceci s'explique notamment par les conséquences de la crise sociale de 2009, dont la forte médiatisation a conduit nombre de touristes à annuler leur voyage. En Martinique, le port de Fort-de-France a quant à lui connu une hausse de 23 % du nombre de passagers de navires de croisière en 2010. Le trafic de passagers demeure néanmoins largement en retrait par rapport aux autres îles des Caraïbes, et au cours de ses auditions, votre Rapporteur s'est vu confier le regret de nombre d'acteurs de voir les ports de Sainte-Lucie ou de la Barbade accueillir sans cesse des dizaines de navires de croisières, alors que seuls cinq navires ont fait escale en Guadeloupe en 2009...

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DES QUATRE PORTS CONCERNÉS PAR LA RÉFORME

En Guadeloupe, les installations portuaires se répartissent sur cinq sites :

- le port de Jarry à Baie-Mahault : installation la plus importante, concentrée sur le trafic de marchandises ;
- le port de Pointe-à-Pitre : trafic de passagers, cabotage, trafic roulier ;
- le port de plaisance de la Marina de Bas-du-Fort au Gosier, qui est le point d'arrivée de la *Route du Rhum* et compte près de mille emplacements ;
- le port de Basse-Terre : trafic de passagers et de marchandises ;
- le port de Marie-Galante : exportation de sucre principalement.

En Martinique, le port de Fort-de-France s'étend sur près de trois kilomètres de quais et dispose de trente hectares de terre-pleins répartis sur plusieurs sites sur le territoire de la commune : terminal à conteneurs de la pointe des Grives, terminal de croisière de la Pointe Simon, quai de l'hydrobase pour le trafic de vracs, le bassin de radoub dédié à la réparation navale, quai des Tourelles et Grand quai pour l'activité de croisière.

À La Réunion, Port Réunion est constitué de deux entités : le port Est et le port Ouest, qui couvrent 350 hectares et assurent les quatre grandes fonctions dévolues aux installations portuaires : commerce, pêche, plaisance, base navale militaire.

En Guyane, le port de Dégrad-des-Cannes est le point d'entrée principal des marchandises puisque 95 % du fret de la Guyane y transite. Le port dispose d'un terminal à conteneur et de postes spécifiques à certaines activités : poste pétrolier, poste minéralier, poste roulier.

Afin de répondre à la concurrence régionale et de rénover les installations portuaires, les ports ont lancé des projets de modernisation d'importance. Il s'agit d'un enjeu crucial notamment pour les ports des Antilles, à la croisée des routes maritimes, qui doivent faire face à une rude concurrence et entendent bénéficier à terme de l'élargissement du canal de Panama.

Pour répondre à ces enjeux, le port autonome de la Guadeloupe a lancé un projet de nouveau terminal de conteneurs. Il s'agit de créer un quai de 350 mètres de long et d'approfondir le chenal d'environ 3,5 mètres. L'augmentation du tirant d'eau permettra d'accueillir des navires transportant 6 500 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). En Martinique, le port de Fort-de-France a initié un projet d'allongement de la longueur des quais du terminal de la pointe des Grives, afin d'offrir à des navires de plus grande taille la possibilité d'accoster.

Votre Rapporteur s'est particulièrement intéressé à ces projets de développement et appelle l'ensemble des acteurs à la vigilance afin de coordonner ces deux projets. En effet, il ne faudrait pas que les ports de la Martinique et de la Guadeloupe lancent tous deux des projets concurrents. Il convient au contraire de renforcer les complémentarités de ces territoires, par exemple dans le cadre d'un comité de coordination interportuaire. Votre Rapporteur a pu apprécier le fonctionnement de ce type de structure sur le bassin de la Seine, étant membre du comité de coordination interportuaire mis en œuvre entre Le Havre, Rouen et Paris.

À la Réunion, un projet d'extension du Port Est est en cours de réalisation. Il s'agit, comme en Guadeloupe, d'augmenter le tirant d'eau et de construire un nouveau quai. En Guyane, les projets mis en œuvre par le port concernent principalement la modernisation des installations existantes et l'élargissement du chenal d'accès au port.

LE POIDS ÉCONOMIQUE DES PORTS

2010	Chiffre d'affaires	Effectif
Guadeloupe	30,6 M€	151
Martinique	19,25 M€	89 personnes rattachées à la CCI (hors personnels État)
Guyane	9,75M€	31 personnes rattachées à la CCI (hors personnels État)
Réunion	32,83 M€	222 personnes rattachées à la CCI (hors personnels État)

Source : étude d'impact

B.— UNE GOUVERNANCE PRÉJUDICIALE AUX TERRITOIRES

Alors que les ports constituent un enjeu central pour l'économie ultramarine, ils souffrent pour la plupart d'un handicap majeur : leur gouvernance. Le port de la Guadeloupe est un cas particulier, dans la mesure où il s'agit déjà d'un port autonome, créé par le décret n° 74-373 du 6 mai 1974.

Les trois autres ports visés par la réforme sont des ports d'intérêt national concédés aux chambres de commerce et d'industrie (CCI). Il en résulte une direction bicéphale des établissements, puisque l'État et les CCI se partagent la gestion des ports concédés. Cette situation prête à confusion et alourdit les procédures. Au cours des entretiens téléphoniques organisés avec des usagers des ports concernés, votre Rapporteur s'est vu signifier à de nombreuses reprises le manque de lisibilité de cette organisation et l'impossible identification d'un acteur décisionnaire unique. Selon certains interlocuteurs, *« il était temps de mettre un terme à la dualité de gestion entre les CCI et l'État »*.

Par ailleurs, un rapport de septembre 2009⁽¹⁾ dresse un constat plutôt sévère de la gestion des ports ultramarins par les CCI. Aux termes de ce rapport, le concessionnaire en charge du port de Dégrad-des-Cannes est qualifié de *« défaillant »*, notamment du fait de l'état des infrastructures portuaires qui nécessite d'importants travaux de remise à niveau. De même, les auteurs du rapport estiment que si la situation en Martinique est plus favorable, le concessionnaire n'a pas su adapter les installations portuaires aux évolutions du trafic et des attentes des usagers. Le retard constaté en termes d'activité au regard de ports concurrents dans la région des Caraïbes pourrait s'expliquer par le manque de rigueur de la CCI, qui n'aurait pas réussi à mener à bien un aménagement de l'espace performant. Enfin, à la Réunion, comme en Guyane d'ailleurs, le concessionnaire est accusé de recourir à *« la facilité que constituent les excédents de trésorerie voire les ressources de la concession au profit d'activités connexes, notamment aéroportuaires »*.

Enfin, la gestion actuelle des ports, concédés ou autonomes, n'accorde qu'une faible place aux collectivités territoriales, insuffisamment représentées dans l'administration du port. Cette situation est d'autant plus préjudiciable en outre-mer, où le port représente un enjeu économique stratégique, à même de paralyser l'ensemble du territoire en cas de défaillance. Ainsi, en Guadeloupe, les collectivités territoriales ne disposent que de cinq représentants sur les vingt-six membres du conseil d'administration. Dans les ports d'intérêt national, les collectivités territoriales ne prennent pas part à l'administration du port.

(1) *Rapport sur l'évolution des ports des départements d'outre-mer et de Saint-Pierre-et Miquelon*, Bernard Perico (IGA), Pierre Bourgeois (IGA), Anne Bolliet (IGF), Yves Gauthier (CGEDD), Jean-Claude Le Clech (CGEDD), Septembre 2009.

En somme, le mode de gouvernance des ports ultramarins actuellement en vigueur pose un triple problème. D'abord, il ne permet pas une gestion efficiente économiquement. Ensuite, il ne semble pas avoir été à l'origine d'une gestion vertueuse des infrastructures. Enfin, il manque de légitimité en interdisant une participation effective des collectivités territoriales à l'administration d'une structure pourtant stratégique au niveau local.

Tirant profit de la réforme portuaire mise en œuvre en métropole depuis l'année 2008, le Gouvernement a pris l'initiative de l'adapter aux spécificités ultramarines, et de conforter ainsi les ports au service du développement endogène de ces territoires. La réforme portuaire proposée par ce projet de loi s'inscrit ainsi pleinement dans le cadre des décisions de la Lodéom et du CIOM.

II.— UNE RÉFORME NÉCESSAIRE AU RENFORCEMENT DES PORTS ULTRAMARINS

La réforme portée par ce projet de loi vise donc à transformer les quatre ports des départements d’outre-mer relevant de l’État en « grands ports maritimes ». Aux yeux de votre Rapporteur, cette évolution est essentielle en vue du renforcement des ports visés. Cet enthousiasme s’explique d’abord par le premier bilan plutôt positif de la réforme entreprise en métropole. Membre du conseil de surveillance du port du Havre, votre Rapporteur a pu le constater personnellement. Par ailleurs, force est de constater que le Gouvernement a su prendre en compte les spécificités de ces territoires – insularité, exigüité du territoire, éloignement des marchés d’approvisionnement – pour proposer une **réforme adaptée** qui fait consensus sur le terrain.

A.— L’EXEMPLE DE LA RÉFORME ENTREPRISE EN MÉTROPOLE

Dans le cadre du Grenelle de l’environnement, un objectif ambitieux a été fixé afin de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports à l’horizon 2015. De plus, conformément à la volonté du Président de la République, le Gouvernement a lancé au printemps 2008 un plan de relance des ports ⁽¹⁾ visant à rétablir leur compétitivité par le biais d’un financement de 2,5 milliards d’euros pour soutenir la mise en œuvre des projets stratégiques des ports.

La loi du 4 juillet 2008 est le premier élément de ce plan de relance. Elle a permis de faire évoluer les anciens ports autonomes de métropole en « grands ports maritimes ». Cette nouvelle catégorie d’établissement public permet d’uniformiser les statuts, et de moderniser la gestion des grands ports français dont on ne pouvait que constater les difficultés à résister à la concurrence de plus en plus vive des ports de Belgique (Anvers), des Pays-Bas (Rotterdam), et du bassin méditerranéen (Barcelone et Gênes).

Sept grands ports maritimes ont ainsi été constitués en métropole : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Nantes - Saint-Nazaire, Marseille et Rouen. Les instances prévues par la loi ont été mises en place au cours de l’année 2009 : les conseils de surveillance entre janvier et février 2009, les conseils de développement entre janvier et mars 2009.

(1) http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/dossier_de_presse_cle2cd51f-1.pdf

LES PRINCIPES DE LA RÉFORME PORTUAIRE DE JUILLET 2008

La loi du 4 juillet 2008 s'organise autour de quatre axes principaux :

- précision des missions confiées aux grands ports maritimes : exercice de l'autorité publique pour garantir l'accès maritime ; assurance de la police portuaire ; aménagement du domaine portuaire ; élaboration de la politique tarifaire ;
- refonte de l'organisation de la manutention portuaire par la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux, responsables de l'ensemble des opérations de manutention et exerçant sur cette activité une autorité réelle et permanente ;
- modernisation de la gouvernance des grands ports maritimes, calquée sur celle des grandes entreprises privées. Le conseil d'administration est remplacé par un conseil de surveillance doté de davantage de pouvoirs, dans lequel la représentation de l'État et des collectivités territoriales est accrue. Ce conseil exerce le contrôle du directoire. Un conseil de développement, consultatif, permet quant à lui de mieux associer les différents acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port ;
- possibilité de réalisation une coordination entre ports d'une même façade maritime ou situés sur un même axe fluvial par décret ministériel.

Mais si les décrets d'application ont été rapidement pris, la mise en œuvre effective de la réforme portuaire a nécessité plus de temps, notamment en raison de la complexité du transfert des outillages de manutention. En effet, la cession des grues et portiques aux opérateurs privés a été négociée au cas par cas, sous le contrôle d'une commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages⁽¹⁾. Au final, la date de transfert des outillages a varié de manière importante selon les ports : 17 mai 2010 pour le port de Rouen, 1^{er} juillet 2010 pour celui du Havre, octobre 2010 à Dunkerque et La Rochelle, mai 2011 à Marseille et Bordeaux, 11 juin 2011 pour Nantes Saint-Nazaire.

Par ailleurs, le transfert des personnels, prévu par l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008, a nécessité près de deux ans de négociation avant de devenir effectif. Les 1 065 grutiers et portiqueurs encore employés par les établissements publics portuaires étaient concernés par ce transfert.

Comme l'a rappelé le sénateur Charles Revet dans son rapport d'information⁽²⁾ consacré au sujet, « *la philosophie générale de la loi privilégiait le dialogue entre partenaires sociaux pour établir les modalités du transfert de personnel, tout en l'enserrant dans un calendrier très précis. Il s'agissait d'une loi équilibrée, « cousue main » selon les termes du Secrétaire d'État aux transports de l'époque, M. Dominique Bussereau, mais établissant un cadre général pour les sept grands ports maritimes* ». Cette volonté de négociations explique en partie les retards pris dans l'application de la réforme portuaire.

(1) Votre Rapporteur représentait les collectivités territoriales au sein de cette instance, présidée par un magistrat de la Cour des comptes et composée d'experts indépendants.

(2) Rapport d'information n° 728 au nom du groupe de travail sur la réforme portuaire. Charles Revet. Sénat.

LES MODALITÉS DE TRANSFERT DES PERSONNELS

Extrait de l'avis budgétaire de Jean-Yves Besselat ⁽¹⁾

La nouvelle organisation de la manutention portuaire constituait le volet le plus sensible de la réforme. À la différence des dockers employés par les entreprises privées depuis 1992, les grutiers et portiqueurs demeuraient sous l'autorité des établissements portuaires, empêchant l'émergence d'une unité de direction.

La loi du 4 juillet 2008 a imposé aux GPM, sauf cas exceptionnels, de céder leurs outils de manutention aux opérateurs privés dans un délai maximal de deux ans suivant l'adoption de leur projet stratégique, soit au plus tard entre fin mars et début juin 2011. À ces dates, le transfert des personnels concernés – un millier de personnes – devait suivre celui des machines.

Le détachement des personnels

Pour ce qui est du détachement des personnels, conformément à la loi du 4 juillet 2008, un accord-cadre interbranche, conclu le 30 octobre 2008 entre les organisations professionnelles et syndicales, a précisé les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des GPM devaient se poursuivre avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social et d'information des salariés. Ses dispositions ont été rendues obligatoires par un décret du 28 novembre 2008 ; elles ont fait l'objet d'une déclinaison dans chaque place portuaire sous la forme d'accords locaux.

La convention collective nationale unifiée des ouvriers portuaires

Les partenaires sociaux ont engagé des négociations visant à l'élaboration d'une convention collective nationale unique des personnels portuaires et de manutention. La négociation s'est déroulée dans le cadre d'une commission paritaire, en présence des partenaires sociaux et sous la présidence d'un spécialiste du droit du travail, mandaté par le ministère du travail. La finalisation de cette convention collective – conditionnant le détachement effectif des agents – a été longtemps freinée par l'élaboration de certaines annexes, en particulier celle relative à la fin de carrière des personnels exposés à des travaux pénibles.

Le dispositif de départ anticipé sur lequel se sont accordées les parties prenantes se compose de deux volets. Le premier volet, baptisé « pénibilité », prévoit une anticipation de deux ans sur l'âge légal de départ à la retraite après 15 ans de carrière. Le second, « cessation anticipée d'activité », édicte des modalités spécifiques pour les travailleurs ayant 18 ans d'ancienneté.

La nouvelle convention collective nationale unifiée « Ports et Manutention » a fait l'objet d'une signature officielle de tous les partenaires sociaux le 15 avril 2011. Elle est entrée en vigueur le 3 mai 2011.

À cette même date, les premiers détachements de personnels ont été effectifs dans les ports de Dunkerque, de La Rochelle, du Havre, de Rouen et de Marseille. L'ensemble de ces transferts a été acté par la signature, par les 910 agents concernés, d'une convention tripartite de détachement cosignée par le président du directoire du GPM et l'entreprise de manutention.

La réforme portuaire entreprise en métropole donne déjà satisfaction, votre Rapporteur peut en témoigner. L'évolution des ports autonomes vers les grands ports maritimes et l'uniformisation du commandement entre les dockers et les autres personnels de manutention ont d'ores et déjà permis des gains de productivité de l'ordre de 20 %. Même s'il est bien conscient que de nombreuses pistes d'amélioration demeurent et que les grands ports maritimes ne sont pas encore en mesure de concurrencer les plus grands ports européens, votre

(1) Avis budgétaire n° 3812 sur la mission écologie, développement et aménagement durables, volet « affaires maritimes » du PLF 2012. Jean-Yves Besselat. Assemblée nationale.

Rapporteur dresse un bilan positif de cette réforme et ne peut que se réjouir de la voir s'appliquer, adaptée, aux territoires d'outre-mer.

B.— LES SPÉCIFICITÉS DE LA RÉFORME RELATIVE À L'OUTRE-MER

La Constitution du 4 octobre 1958 prévoit, en son article 73, que les lois applicables sur l'ensemble du territoire français peuvent faire l'objet d'adaptations pour tenir compte des spécificités ultramarines. Afin de déterminer les conditions de mise en œuvre de la réforme portuaire pour les quatre ports des départements d'outre-mer relevant de l'État, le Gouvernement a confié une mission à un panel de hauts fonctionnaires⁽¹⁾, dont les conclusions remises en septembre 2009 recommandaient de s'inspirer de la réforme applicable en métropole, d'exclure simplement le transfert de l'outillage et de modifier la composition du conseil de surveillance.

S'agissant de l'outillage, le Gouvernement a décidé de ne pas procéder au transfert vers les opérateurs privés afin de tenir compte des particularismes des territoires ultramarins. À l'heure actuelle, les activités de manutention sont confiées aux concessionnaires dans les trois ports d'intérêts nationaux. Elles seront donc naturellement transférées aux grands ports maritimes. Les territoires ultramarins souffrent d'une concurrence imparfaite, qui place nombre d'acteurs en situation monopolistique. Le tissu économique local est majoritairement composé de PME qui ne peuvent prétendre à l'acquisition de matériels fortement capitalistiques. Dès lors, décalquer la réforme métropolitaine en outre-mer conduirait à l'émergence d'un monopole de droit privé à même de favoriser les dérives inflationnistes dans des régions déjà fortement touchées par ce phénomène. Si les responsables politiques s'opposent souvent sur les bienfaits du monopole public et ceux de la concurrence privée, nul ne pourra vanter les mérites d'un monopole privé.

S'agissant de la composition du conseil de surveillance, votre Rapporteur tient à souligner les adaptations proposées afin de tenir compte des spécificités ultramarines. En outre-mer, le port représente un point névralgique de l'activité économique locale que sa paralysie peut totalement bloquer. Dans ce contexte, il est normal d'accorder une place prépondérante aux représentants des collectivités territoriales. La représentation des collectivités territoriales reprend ainsi le modèle du conseil de surveillance métropolitain : un siège pour le conseil régional, un siège pour le conseil général, un siège pour la commune du port et un siège pour la structure intercommunale concernée par le port. Le projet de réforme prévoit qu'en Guadeloupe et en Guyane, le nombre de représentants des collectivités soit porté à cinq afin de tenir compte du poids démographique de ces départements et de l'éclatement de certains sites, qui s'étendent sur plusieurs intercommunalités.

(1) *Rapport sur l'évolution des ports des départements d'outre-mer et de Saint-Pierre-et-Miquelon*, Bernard Perico (IGA), Pierre Bourgeois (IGA), Anne Bolliet (IGF), Yves Gauthier (CGEDD), Jean-Claude Le Clech (CGEDD), Septembre 2009.

Toutefois, le projet de réforme ne constitue pas une nouvelle loi de décentralisation et la place de l'État demeure essentielle. Ainsi, si le nombre de représentants de l'État a été réduit d'un siège par rapport aux ports métropolitains (quatre contre cinq), cette évolution ne remet pas en cause le pilotage du port par l'État, qui assure les fonctions de direction, en coopération avec le conseil de surveillance.

Par ailleurs, afin d'assurer une transition facile entre le régime de concession et le régime de grand port autonome, le projet de réforme prévoit d'accorder une place prépondérante des CCI parmi les personnalités qualifiées. Ceci s'explique d'autant plus que les chambres consulaires sont impliquées de manière beaucoup plus marquée dans la vie économique en outre-mer qu'en métropole. Afin de compenser l'augmentation du nombre de représentants des collectivités en Guyane et en Guadeloupe, les conseils de surveillance des ports de la Martinique et de la Réunion compteront six personnalités qualifiées contre cinq dans les autres départements d'outre-mer et en métropole.

COMPOSITION DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

	Conseil d'administration (P.A. Guadeloupe)	Conseil de surveillance (grands ports maritimes)	Conseil de surveillance <u>Guadeloupe et</u> <u>Guyane</u> (futurs EP d'outre-mer)	Conseil de surveillance <u>Martinique et</u> <u>Réunion</u> (futurs EP d'outre-mer)
Représentants de l'État	3	5	4	4
Représentants des collectivités	4	4	5	4
Représentants du personnel	5	3	3	3
Personnalités qualifiées (dont proposées par la CCI)	9 (2)	5 (1)	5 (3)	6 (3)
CCI	3			
Autres	2			
TOTAL	26	17	17	17

Les autres instances prévues par la réforme portuaire du 4 juillet 2008 demeurent en revanche les mêmes en outre-mer et en métropole. Ainsi, un conseil de développement portuaire, consultatif et composé comme en métropole de vingt à quarante membres, permettra d'assurer la représentation des usagers de la place portuaire, des professionnels installés sur le port et des autres intérêts en présence. D'après les informations communiquées à votre Rapporteur, le Gouvernement devrait fixer à vingt membres la composition du conseil de développement dans les quatre ports visés par la réforme. De même, le directoire est constitué, comme en métropole, de deux à quatre membres. *A priori*, les directoires des futurs grands ports maritimes d'outre-mer devraient être composés de trois membres.

L'objectif affiché du Gouvernement est de rendre cette réforme applicable entre le 1^{er} juillet 2012 et le 1^{er} janvier 2013. Pour ce faire, des préfigureurs seront nommés une fois la loi promulguée afin de négocier au cas par cas les points restant en discussion. Dans ce cadre, le point central des discussions à venir concerne l'établissement, pour les trois ports concédés, de dispositifs de compensation pour les CCI privées de leur concession. Ces dispositifs, non prévus par le projet de loi, seront donc élaborés au cours de la phase de négociation par les préfigureurs, le préfet et les CCI.

Les compensations envisagées sont de trois ordres :

– une compensation temporaire de l'État vers les établissements portuaires suite au transfert de ses personnels ;

– une compensation de la contribution annuelle versée actuellement aux CCI. En effet, la réforme des ports d'outre-mer ne doit pas engager de nouvelles augmentations de charges pour les CCI, qui jusqu'à présent recevaient une contribution annuelle censée compenser les charges supportées par la CCI au titre de la concession ;

– une compensation au titre de la rupture prématurée des concessions accordées par l'État aux CCI. En effet, l'évolution des ports d'intérêt national vers les grands ports maritimes nécessite d'abord de mettre un terme aux concessions d'outillages publics dans les ports d'intérêt national. Si en Martinique, la concession, arrivée à échéance en 2003, ne fait l'objet que d'un avenant dont le terme est fixé à décembre 2011, les contrats de concession expirent plus tardivement à la Réunion (2018) et en Guyane (2038).

LES MODALITÉS DE RUPTURE DE CONCESSION

Pour le port de la Réunion et conformément aux dispositions de l'article 56 de l'arrêté préfectoral relatif à cette concession, l'État peut résilier le contrat d'un commun accord avec son concessionnaire à une date anticipée « *dans des conditions arrêtées entre eux* ». Une négociation a donc été menée avec la CCI afin de définir les conditions de résiliation anticipée.

S'agissant du port de la Guyane et conformément à l'article 44 de l'arrêté préfectoral relatif à la concession, l'État peut retirer la concession si « *l'intérêt public l'exige* » à la condition qu'il pourvoie au paiement des « *annuités restant à courir pour l'intérêt et l'amortissement des emprunts affectés à l'établissement de l'outillage* » et « *supporter toutes les dépenses régulièrement engagées qui se rattacheront à l'administration du service* ». L'évaluation des éventuelles répercussions financières de l'interruption de la concession avant échéance est actuellement en cours, sachant que la concession comportait déjà un nouvel échéancier annuel, négocié, de remboursement de 300 000 euros jusqu'en 2023.

Source : étude d'impact relative au projet de loi

En guise de conclusion, votre Rapporteur ne peut qu'apporter son soutien à une réforme qu'il juge aller dans le bon sens. Il souhaite par ailleurs souligner les attentes d'une mise en œuvre rapide de ce texte sur le terrain. En effet, si votre Rapporteur regrette de n'avoir pu se rendre dans les territoires concernés, il a tenu

à s'entretenir avec les acteurs concernés par cette réforme, à Paris ou à défaut, par téléphone. Responsables de CCI, représentants syndicaux des salariés, des manutentionnaires et des cadres, élus locaux et nationaux, usagers, tous ont rappelé que cette réforme était très attendue de l'Océan Indien à l'Atlantique. Pour les personnels, la nouvelle convention collective tient compte de la pénibilité et elle ne s'appliquera qu'une fois la loi promulguée, et cette évolution explique en partie cette attente, tandis que l'absence du transfert de l'outillage a fortement rassuré.

De manière générale, les ports concernés par la réforme sont prêts à l'appliquer, et dans certains cas une partie des instances est déjà en place. Bien évidemment, certains débats demeurent, notamment sur la composition du conseil de surveillance ou l'avenir du comité de suivi et d'observation du port de Fort-de-France, mis en place par notre collègue Serge Letchimy et dont le conseil de développement est appelé à prendre la suite. Néanmoins, de toutes les personnes entendues, votre Rapporteur ne s'est vu signifier qu'une demande unanime : accélérer la procédure et faire en sorte que le texte soit voté avant la fin de la législature ! Cette réforme ne suffira peut-être pas à assurer aux ports d'outre-mer la première place dans leur environnement régional. Elle leur donnera néanmoins les moyens d'être plus performants, au service des territoires ultramarins.

PRINCIPAUX AMENDEMENTS APPORTÉS LORS DE L'EXAMEN EN COMMISSION

La commission du développement durable a notamment adopté des amendements visant à :

– prévoir une consultation des collectivités territoriales dans la procédure de nomination des personnalités qualifiées membres du conseil de surveillance d'un grand port maritime d'outre-mer (article 1^{er}) ;

– réduire les délais d'habilitation donnés au Gouvernement pour légiférer par ordonnance conformément à l'article 38 de la Constitution (articles 3 à 8) ;

– aménager une affectation du produit de la taxe départementale des espaces naturels sensibles pour le nettoyage des littoraux frappés par des pollutions orphelines (article 9).

DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du mercredi 7 décembre 2011, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, **sur le rapport de M. Daniel Fidelin, le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858).**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le groupe UMP votera néanmoins ce texte très attendu.

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

Gouvernement se donne un délai de 18 mois tout en invoquant l'urgence. Nous nous opposons à cette méthode.

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

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

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

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

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

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

Et puisque l'article 3 nous en fournit l'occasion, posons le problème des aéroports : leur gouvernance risque de changer. Or l'accessibilité de nos îles constitue un besoin fondamental, qui nécessite une organisation publique et l'assurance que les aéroports ne seront pas privatisés.

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

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

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

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

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

Dans son rapport de 2010 sur la mise en oeuvre de la réforme portuaire de 2008, la Cour des comptes souligne la nécessité « *d'adapter les statuts et les conditions de fonctionnement des ports d'outre-mer* ». Le flou entourant la répartition des compétences et le manque de lisibilité de la gouvernance sont

dommageables au développement de l'activité portuaire. Une volonté politique forte vient de naître. Scellons-en l'engagement par le vote du présent projet de loi. Celui-ci a été précédé d'une concertation de qualité, dont nous saluons l'initiative.

Deux questions subsistent cependant.

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

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

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

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

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

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

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

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

l'autorisant à légiférer par voie d'ordonnances sur des thématiques totalement différentes – et je réponds ainsi à M. Chanteguet.

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

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

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

Vous souhaitez aussi des conditions plus favorables au développement économique : le texte prévoit déjà l'implication des milieux économiques dans la composition du conseil de surveillance, à travers une personnalité qualifiée *ad hoc* et trois représentants consulaires. Le conseil de développement comptera aussi des personnes issues des entreprises. Le monde économique se trouve donc fortement représenté dans chacune de ces deux instances.

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

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

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

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

Le texte ne prévoit pas d'évolution du régime de la manutention, mais il laisse la porte ouverte pour une réflexion prospective. Nous constatons aujourd'hui, dans ce secteur, une position dominante détenue par quelques grandes sociétés et une absence de concurrence effective. L'importance des coûts de

transfert pourrait entraîner la constitution d'un monopole. Cette question est donc ajournée, à mon avis pour un certain temps...

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

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

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

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(articles L. 5713-1 et L. 5713-1-1 [nouveau] du code des transports)

Gouvernance des grands ports maritimes ultramarins

L'article 1^{er} du projet de loi modifie le chapitre III du titre I^{er} du livre VII de la cinquième partie du code des transports. Il satisfait à lui seul l'objectif affiché de réforme des ports ultramarins – les articles suivants comportant soit des dispositions transitoires, soit des cavaliers législatifs.

I. Le droit en vigueur

Les réformes portuaires poursuivies en métropole (décentralisation des ports d'intérêt national, transformation des ports autonomes en grands ports maritimes) n'ont pas modifié l'organisation des ports ultramarins : celle-ci ne répond plus aujourd'hui aux exigences de performance et de réactivité qu'impose l'évolution du commerce maritime international.

Les ports de la Réunion, de la Martinique, de la Guyane et de la Guadeloupe connaissent des statuts différents. Si le dernier est un port autonome de l'État, les trois autres disposent du statut de port d'intérêt national d'outre-mer et font l'objet d'une concession aux chambres de commerce et d'industrie locales.

- **Le port autonome de la Guadeloupe** a été créé par le décret n° 74-373 du 6 mai 1974. Le régime d'autonomie de l'établissement public est entré en vigueur au 1^{er} novembre 1975, conférant au port la personnalité morale et l'autonomie financière prévues par la loi du 12 juin 1920. Placé sous la tutelle du ministre chargé du transport maritime, l'établissement public demeure soumis au contrôle économique et financier de l'État ⁽¹⁾.

Les missions d'un port autonome sont encadrées par le principe de spécialité à l'intérieur de leur circonscription. Ce sont donc des personnes morales de droit public à vocation spéciale. Le principe de spécialité implique que l'établissement public se cantonne à exercer les fonctions spécifiques pour lesquelles il a été créé. La spécialité du port autonome consiste à « *assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports* » ; il est chargé, conformément à l'article L. 5313-2 du code des transports, « *des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de*

(1) *La jurisprudence administrative a reconnu le caractère mixte de ces établissements publics – entre EPA et EPIC – car ils exercent à la fois des missions de service public et des activités industrielles et commerciales, et ils tirent essentiellement leurs ressources de leurs usagers sous la forme de droits de port sur les navires et les marchandises, de taxes sur les passagers, de taxes d'outillage et de produits domaniaux.*

la police du port et de ses dépendances. Il assure la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté. »

La direction du port autonome est assurée par un conseil d'administration (CA), assisté d'un directeur, et s'exerce sous le regard des autorités de tutelle de l'État et du contrôle financier. La composition du conseil d'administration, qui représente l'organe de décision de l'établissement, est fixée par les articles L. 5313-8 du code des transports et R. 112-1 du code des ports maritimes. Le conseil d'administration compte 26 sièges ; il est formé :

- pour moitié des représentants des chambres de commerce et d'industrie (2), des collectivités territoriales (5), du personnel portuaire (5) et des ouvriers dockers (1) ;
- et pour moitié des représentants de l'État (3) et de personnalités choisies parmi les usagers du port (3) ou en raison de leurs compétences dans le domaine maritime et portuaire (7).

Dans ce cadre général, l'article R. 162-6 du code des ports maritimes précise spécifiquement la composition actuelle du conseil d'administration du port autonome de Guadeloupe.

Le président du conseil d'administration, élu en son sein, exerce un contrôle sur l'ensemble de la gestion du port autonome. Le directeur de l'établissement public applique les délibérations du CA et gère le personnel. Il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile, procède aux achats et passe les marchés, assure la gestion financière du port dont il est l'ordonnateur principal.

La tutelle de l'État sur les ports autonomes s'exerce, à la fois, par la nomination du directeur en conseil des ministres, et par ses représentants au conseil d'administration. L'État désigne également un commissaire du Gouvernement et un contrôleur général économique et financier pour inscrire la gestion des ports dans le cadre de la politique générale du Gouvernement. Il intervient enfin pour la réalisation de travaux nécessitant son concours financier.

Dans son rapport remis en juillet 2006 sur « *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action* », la Cour des comptes préconisait une réforme destinée à lutter contre la dilution des responsabilités et le manque d'efficacité des conseils d'administration. Elle insistait sur la nécessité de renforcer la présence des collectivités et de l'État et de réduire le nombre d'administrateurs pour construire une véritable « *communauté d'objectifs et d'intérêts susceptible de fonder les projets de développement des ports* ». Cette recommandation a été suivie pour les grands ports maritimes métropolitains, elle reste pleinement d'actualité pour le port autonome de la Guadeloupe.

- **En ce qui concerne Dégrad-des-Cannes (Guyane), Port-Réunion et Fort-de-France**, ces ports d'intérêt national font l'objet d'une concession aux

chambres de commerce et d'industrie locales. Le statut juridique – qui découle de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État – regroupe les ports de commerce et de pêche non autonomes relevant de la compétence de l'État. Leur gestion est assurée par un représentant de l'État. Un conseil portuaire est consulté pour avis sur les dossiers intéressant l'aménagement et l'exploitation du port.

Dans ces ports concédés, les rôles essentiels dévolus à l'État (autorité portuaire, police de l'exploitation du port et de la conservation du domaine public portuaire) sont répartis entre le préfet et les services de l'équipement. Le gestionnaire concessionnaire – la CCI – assure pour sa part la gestion opérationnelle de l'infrastructure. Cette répartition des compétences apparaît ainsi peu intelligible par les acteurs extérieurs au port comme par les usagers.

L'État a délégué par concession la totalité de l'outillage public, en application de l'article R. 122-7 du code des ports maritimes. Le cahier des charges fixe les droits et obligations attachés à la concession, parmi lesquelles figure la responsabilité d'entretenir l'outillage public de manière à en permettre un usage permanent. En rétribution, le concessionnaire perçoit le produit des droits de port dont il fixe le taux sous le contrôle de l'État. Ce mécanisme ne trouve sa justification que si les produits perçus n'ont d'autre destination que les charges inhérentes au fonctionnement de la concession portuaire. Le concessionnaire est soumis à l'obligation de tenir une comptabilité séparée, sous le contrôle des services étatiques, afin d'assurer le respect de ces principes, ce qui n'a pas toujours été le cas. Par ailleurs, une autre difficulté réside dans le fait que le concessionnaire ne dispose pas du pouvoir de police : ceci implique pour les usagers du port de gérer une double interface, ce qu'ils considèrent comme une source d'inefficacité.

Le rapport remis en septembre 2009 sur l'évolution des ports des départements d'outre-mer et de Saint-Pierre-et-Miquelon dresse un constat mitigé de la gestion de ces trois ports :

- en Guyane, le concessionnaire est qualifié de « *défaillant* », puisqu'en dépit de produits de droits de ports suffisants, les équipements sont dégradés, le rapport indiquant qu'une partie des recettes a été détournée vers d'autres activités – notamment vers l'aéroport de Rochambeau ;
- en Martinique, où la trésorerie est excédentaire, le niveau d'entretien des installations est plus satisfaisant, mais le concessionnaire n'a pas toujours été en mesure de maîtriser la gestion des espaces portuaires dans les différentes phases d'évolution du port ;
- Port-Réunion, premier port d'outre-mer avec 225 000 conteneurs annuels – soit le troisième port français dans ce domaine – voit

également ses recettes compenser le déséquilibre structurel de la concession aéroportuaire.

II. Les dispositions du projet de loi

L'objectif du projet de loi tient à aligner le statut des quatre ports d'outre-mer présentés sur celui des grands ports maritimes, déjà appliqué en métropole à la suite de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Plutôt que de préciser chacune des mesures appliquées, il se borne à inclure l'outre-mer dans le cadre juridique en vigueur – celui du chapitre III du titre I^{er} du livre VII de la cinquième partie du code des transports. Seules les adaptations découlant des spécificités ultramarines font l'objet de dispositions spécifiques.

Le nouvel article L. 5713-1-1 introduit ainsi, par cinq articles, des exceptions à l'application aux ports d'outre-mer relevant de l'État, des dispositions relatives à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes.

Le nouvel article L. 5713-1-2 permet aux grands ports maritimes nouvellement créés dans les départements d'outre-mer de conserver la responsabilité de l'exploitation des outillages publics. Il introduit, en outre, dans les missions des grands ports maritimes des départements d'outre-mer, l'acquisition et l'exploitation des outillages. Il s'agit ici d'une différence majeure avec les ports métropolitains, où l'outillage a fait l'objet d'une cession au secteur privé. La réalité de la concurrence dans les départements d'outre-mer conduit logiquement à écarter cette disposition, qui n'aboutirait qu'à l'institution de monopoles ou d'oligopoles privés.

Le nouvel article L. 5713-1-3 exclut les ports des départements d'outre-mer relevant de l'État des dispositions limitant les activités de manutention des grands ports maritimes aux seules exceptions suivantes : exercer ces activités par l'intermédiaire de participations minoritaires dans une personne morale de droit privé, en cas de carence du secteur privé pour reprendre les activités qu'il exerce aujourd'hui, par l'intermédiaire de filiales pour certaines activités d'intérêt national et enfin en régie ou par l'intermédiaire de filiales pour des activités accessoires. Cette dérogation répond aux mêmes objectifs que précédemment. De plus, c'est le transfert des personnels de manutention qui avait provoqué les conflits sociaux consécutifs à la réforme métropolitaine. Il apparaît donc sage de s'en tenir à une approche plus ouverte.

Le nouvel article L. 5713-1-4, conséquence de l'article L. 5713-1-2, exclut les grands ports maritimes d'outre-mer de l'application des dispositions de l'article L. 5312-4 disposant que les grands ports maritimes métropolitains ne peuvent exploiter les outillages.

Le nouvel article L. 5713-1-5 modifie la composition du conseil de surveillance pour son application aux grands ports maritimes des départements

d’outre-mer. Il précise aussi que le conseil de surveillance élira son président et que ce dernier disposera d’une prépondérance en cas de partage égal des voix. **Le nombre total de ses membres demeure fixé à 17**, ce qui est similaire au droit commun métropolitain. La répartition des sièges fait toutefois l’objet de légères modifications :

- la représentation des **collectivités territoriales** au sein du conseil de surveillance sera accrue : **4 représentants pour les ports concentrés sur un seul site (Port-Réunion et Fort-de-France) ; Dégrad-des-Cannes et le port de Guadeloupe en compteront 5 pour tenir compte de leurs implantations multiples**⁽¹⁾. La région et le département bénéficieront chacun d’au moins un représentant en Guadeloupe et à La Réunion ; les assemblées uniques de Guyane et de Martinique occuperont, pour leur part, au moins deux sièges ;
- **l’État comptera 4 représentants ;**
- **les représentants du personnel seront au nombre de 3 dont un représentant des cadres et assimilés ;**
- **Port-Réunion et Fort-de-France accueilleront 6 personnalités qualifiées, tandis que Dégrad-des-Cannes et le port de Guadeloupe en compteront 5** pour respecter le plafond général de 17 conseillers. 3 représentants des chambres de commerce et d’industrie siègeront au titre des personnalités qualifiées, au côté d’1 représentant du monde économique. Chacune de ces personnalités qualifiées est nommée par l’autorité compétente de l’État.

Le nouvel article L. 5713-1-6 complète l’article L. 5312-17 du code des transports par des dispositions fixant les modalités de transition entre les deux modes de gouvernance lors de la substitution d’un grand port maritime à un port non autonome de l’État. Dès la création du grand port maritime d’outre-mer et jusqu’à la mise en place du conseil de surveillance et du directoire, le directeur du port exercera les missions dévolues à ces deux instances, après consultation le cas échéant du conseil portuaire. Jusqu’à la tenue des élections du personnel, siègeront au conseil de surveillance des représentants du personnel désignés par les organisations syndicales.

(1) Les installations portuaires de Guadeloupe se répartissent entre le port de Jarry à Baie-Mahault, qui est la principale implantation, la plus importante en termes de trafics de marchandises ; le port de Pointe-à-Pitre, qui accueille essentiellement des activités de passagers, de cabotage et de trafic roulier. Il comprend une gare maritime à vocation régionale et internationale et un terminal de croisière ; le port de plaisance de la Marina de Bas-du-Fort au Gosier qui est géré par un concessionnaire privé depuis janvier 2006 et qui compte 1 000 emplacements répartis sur 7 quais ; le port de Basse-Terre qui traite à la fois du trafic de fret et du trafic de passagers ; le port de Marie-Galante, spécialisé dans les exportations de sucre, composé d’un poste sucrier avec portique de chargement et de deux postes pour l’accostage de barges et de petits navires rouliers.

Quant au port de Guyane, il comporte deux sites : Dégrad-des-Cannes et Kourou. A la différence du port de Dégrad-des-Cannes, le site de Pariacabo à Kourou n’est pas concédé à la chambre de commerce et d’industrie de la Guyane. Son exploitation est confiée au Centre Spatial Guyanais.

III. La position de votre commission

Votre Rapporteur approuve l'économie générale de l'article 1^{er}. Il soutient notamment la démarche qui consiste à énoncer quelques dérogations plutôt qu'à réécrire le statut des grands ports maritimes dans le code des transports au chapitre dédié à l'outre-mer. Cette approche permet de sauvegarder une unité de statut des grands ports maritimes en éloignant la tentation d'amender chacune des dispositions particulières.

Les dérogations instituées répondent pleinement à une volonté de respecter les spécificités ultramarines sans divertir le statut des grands ports maritimes. L'outre-mer mérite de disposer de cet outil de développement qui a fait ses preuves sur le continent depuis 2008, sans que de trop lourdes modifications amènent à considérer que l'établissement public institué forme une catégorie *sui generis*. Ainsi, il ne semble pas opportun de faire évoluer davantage la composition du conseil de surveillance. Même si les auditions préparatoires ont révélé une volonté forte de l'outre-mer d'assurer la gestion de l'outil portuaire, celui-ci doit demeurer sous le contrôle de l'État en tant qu'établissement public national. Il est exclu d'octroyer aux collectivités territoriales une majorité automatique au conseil de surveillance, ce qui priverait l'échelon central de ses compétences et de sa responsabilité. Au reste, la représentation de l'État est diminuée d'un siège outre-mer par rapport à la métropole – de 5 à 4 – au bénéfice du collège des collectivités territoriales (pour Guyane et Guadeloupe) ou des personnalités qualifiées (pour Martinique et Réunion). Cette adaptation paraît suffisante. **Le présent projet de loi porte réforme portuaire, non décentralisation.**

Votre Rapporteur a proposé à la commission du développement durable une réécriture globale des alinéas finaux de l'article 1^{er} pour des raisons de cohérence juridique. Il a également suggéré deux modifications destinées à une meilleure gouvernance des installations portuaires ultramarines :

- **au nouvel alinéa 14** relatif au collège des personnalités qualifiées au conseil de surveillance, si la nomination demeure une prérogative de l'État, les collectivités territoriales sont désormais associées à travers une procédure consultative ;
- **au nouvel alinéa 18**, il est institué un conseil de coordination interportuaire entre les grands ports maritimes de Martinique, de Guyane et de Guadeloupe pour dégager des synergies, sur le modèle de ce qui est déjà opérationnel en métropole sur l'axe séquanien (Paris, Rouen et Le Havre) et sur la façade atlantique (Bordeaux, La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire). Les auditions préparatoires ont fait apparaître une volonté forte de travailler ensemble chez les différents acteurs de ces trois ports, dont les territoires coopèrent déjà dans le cadre de l'Union régionale Antilles Guyane (URAG) créée le 17 juin 2010.

La commission du développement durable a adopté ces amendements ainsi que l'article 1^{er} dans sa nouvelle rédaction.

*

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

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

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

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

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

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

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

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

Le texte prend déjà en compte les spécificités des territoires en prévoyant, pour la Guadeloupe et pour la Guyane, dont les ports sont installés sur plusieurs

sites, que le conseil de surveillance compte cinq représentants des collectivités territoriales, contre quatre en Martinique, à la Réunion et en métropole.

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

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

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

M. le rapporteur. Avis défavorable. Je ne comprends pas bien l'inquiétude que traduit cet amendement devant le risque de voir des opérateurs se trouver en situation de monopole du fait de l'attribution d'un marché. En droit national, comme en droit européen, la réglementation relative à la passation des marchés prévient déjà toute attribution ayant pour conséquence de placer un opérateur en situation d'abus de position dominante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Chantal Berthelot. Je remarque cependant que, sur six membres – cinq en Guyane –, quatre ont déjà été fléchés. Les consommateurs doivent aussi

pouvoir agir sur la stratégie du port, ce qui relève de la compétence du conseil de surveillance.

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

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

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

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

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

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

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

M. le rapporteur. Je suis défavorable à votre amendement CD 14. Vous pointez l'insuffisance du poids des collectivités territoriales ; or quatre représentants sont prévus pour les ports concentrés sur un seul site, soit Port-Réunion et Fort-de-France ; Dégrad-des-Cannes et le port autonome de la Guadeloupe en compteront cinq. Ces représentants pourront donc avoir une influence sur le projet stratégique élaboré par le conseil de surveillance. En métropole, ce système fonctionne très bien.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les amendements CD 15 et CD 6 sont alors retirés.

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

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

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

L'amendement CD 21 devient sans objet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous pourrions réfléchir, au cours de la semaine qui nous sépare de l'examen en séance publique, à une solution transitoire. Le CSOP pourrait ainsi poursuivre ses activités dans l'attente de la constitution du conseil de

développement, dont la composition – ce sera au Gouvernement de s'engager sur ce point – s'inspirerait de celle du comité créé à votre initiative.

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

M. Serge Letchimy. Dans ce cas, je vous suggère de proposer un sous-amendement afin de ne pas rendre obligatoire l'instauration d'un conseil de développement. Ainsi, si le conseil de surveillance décide de ne pas mettre en place un conseil de développement, c'est le CSOP qui remplira le rôle de ce dernier.

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

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

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

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

M. Serge Letchimy. Je le maintiens.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Serge Letchimy. Je retire l'amendement.

L'amendement CD 17 est retiré.

La Commission adopte l'article 1^{er} ainsi modifié, le groupe SRC s'abstenant.

Après l'article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CD 9 de M. Serge Letchimy, portant article additionnel après l'article 1^{er}.

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

L'amendement CD 9 est retiré.

Article 2

Dispositions transitoires spécifiques à la Guyane et à la Martinique

L'article 2 du projet de loi prévoit une disposition transitoire relative à la composition du conseil de surveillance afin de tenir compte de la prochaine création d'une collectivité unique en Guyane et en Martinique.

Plusieurs collectivités d'outre mer ont, en effet, connu d'importants changements institutionnels au cours des derniers mois. Pour la Martinique et la Guyane, à la suite de la consultation des populations intéressées qui, en janvier 2010, ont opté pour la création d'une collectivité unique exerçant les compétences dévolues au département et à la région tout en demeurant régie par l'article 73 de la Constitution, la loi du 27 juillet 2011 a institué deux collectivités territoriales uniques. Ces dernières entreront en vigueur lors de la première réunion des assemblées territoriales suivant les élections prévues en mars 2014.

Suivant les dispositions adoptées à l'article 1^{er}, les membres de l'assemblée unique bénéficient d'un nombre minimal de deux sièges au conseil de surveillance du grand port maritime. Ce contingent est inscrit sur la représentation des collectivités territoriales, fixée à quatre sièges pour la Martinique et à cinq sièges pour la Guyane.

Durant la période courant de l'entrée en vigueur de la loi instituant les grands ports maritimes d'outre-mer à la première réunion des assemblées territoriales uniques, soit approximativement deux ans, il est nécessaire de prévoir une clef transitoire de répartition entre les conseils généraux et régionaux. L'article 2 prévoit ainsi, en Martinique comme en Guyane, en lieu et place de deux membres au moins de l'assemblée unique, la désignation d'un membre du conseil général et d'un membre du conseil régional.

Votre Rapporteur approuve cet article, rendu impératif par la concomitance de la réforme portuaire et de l'évolution institutionnelle des territoires ultramarins. La mesure transitoire retenue correspond au mode de représentation des collectivités territoriales retenu pour la Réunion et la Guadeloupe, où région et département perdureront séparément au-delà de 2014.

Votre Rapporteur s'est prononcé en faveur de l'adoption de l'article 2, tout en proposant un amendement tenant compte des

modifications de rédaction apportées à l'article 1^{er}. La commission du développement durable s'est prononcée conformément à cet avis.

*

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

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

Article 3

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

L'article 3 du projet de loi, qui ne concerne pas la réforme des ports d'outre-mer, a pour objet d'habiliter le Gouvernement, pour une durée de dix-huit mois, à prendre par ordonnances les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre de six textes de l'Union européenne dans le domaine des transports. Il s'agit de trois directives et trois règlements européens relatifs au domaine des transports aérien, maritime et routier. Pour certains de ces textes, les dates limites de transposition ont été dépassées ou sont en voie de l'être. La France s'expose donc à une condamnation de la Cour de justice de l'Union européenne.

Votre Rapporteur a suggéré de scinder en autant d'articles les habilitations de façon à ce que leurs durées respectives correspondent aux délais de transposition. Cette proposition a été favorablement reçue par la commission du développement durable.

I. Les dispositions du projet de loi

Le présent article habilite le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnances pour prendre diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne. Dans son paragraphe I, il établit une liste des six textes communautaires concernés – directives puis règlements – ainsi qu'un ensemble de mesures nécessaires à la bonne application des dispositions édictées sur les territoires. Le paragraphe II précise que le projet de loi de ratification sera déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication des ordonnances, conformément à l'article 38 de la Constitution.

► **Le paragraphe I** liste les six textes de l'Union européenne pour l'application desquels le Gouvernement est habilité à légiférer par ordonnance. **Cette habilitation est sollicitée pour une durée de dix-huit mois pour l'ensemble des textes, sans distinction des différents délais de transposition.**

• Le 1^o précise que le Gouvernement est habilité à prendre par ordonnances les dispositions législatives exigées pour la transposition de trois

directives européennes, deux concernant le domaine du transport routier et une troisième portant sur la navigation maritime :

- le premier texte listé est la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, dans ses aspects concernant le temps de travail des conducteurs indépendants. En effet, la directive a bien été transposée dans ses stipulations relatives aux transporteurs exerçant pour le compte d'autrui, mais pas pour les professionnels indépendants.

La date limite de transposition pour cette directive, fixée au 23 mars 2009 – soit il y a plus de trente-deux mois – a été largement dépassée. Pourtant, c'est la France elle-même, alors qu'elle exerçait la présidence tournante de l'Union, qui a souhaité inclure les travailleurs indépendants dans la directive. Néanmoins, ce retard peut se voir justifié par la tentative de la Commission d'abroger immédiatement la mesure, tentative avortée le 16 juin 2010 après un vote du Parlement européen.

La Commission a d'ores et déjà adressé deux courriers au Gouvernement, le 12 juillet 2010 et le 10 juin dernier, afin connaître les modalités de transposition envisagées ;

- le deuxième texte concerné est la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010, concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Les systèmes de transports intelligents (STI) allient nouvelles technologies de l'information et de la communication à l'ingénierie des transports, fournissant des services innovants afin d'améliorer l'efficacité des déplacements. Les STI, appliqués au transport routier, contribuent à limiter l'impact environnemental, en freinant la consommation énergétique, et à renforcer la sécurité et la sûreté pour les personnes et les biens. La norme européenne crée un cadre bienvenu en vue de regrouper les différents acteurs des STI dans le domaine des transports routiers, à l'échelle nationale et continentale.

La directive 2010/40/UE devant être transposée avant le 27 février 2012, la France doit donc agir avec célérité. Cette transposition est d'autant plus nécessaire que le concept de STI est nouveau en droit français ;

- la dernière directive mentionnée 2010/65/UE, du 20 octobre 2010, concerne les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abroge la directive 2002/6/CE.

Les formalités administratives concernant l'entrée ou la sortie de navires dans les ports du territoire européen sont simplifiées par les nouvelles mesures édictées, en généralisant la transmission des renseignements nécessaires par voie électronique. Si le « guichet unique », prévu par la directive, sera opérationnel au

plus tard le 1^{er} juin 2015, **les mesures nécessaires à la transposition devront être prises avant le 19 mai 2012, soit dans un peu moins de six mois.**

• Le 2^o indique que le Gouvernement est habilité à prendre, par voie d'ordonnances, les dispositions législatives nécessaires pour l'application de trois règlements européens, publiés au journal officiel de l'Union européenne entre 2008 et 2010, deux concernant l'aviation civile, un autre relatif au transport routier :

- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, énonce des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et institue une Agence européenne de la sécurité aérienne. Il abroge également des dispositions antérieures : la directive 91/670/CEE, le règlement n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

Ce règlement met l'accent sur la sécurité aérienne, en créant une Agence européenne de la sécurité aérienne et en renforçant les règles de sécurité communes en matière transports aériens, notamment celles concernant les pilotes, le trafic aérien et les aérodromes, qu'il vient harmoniser à l'échelle continentale. Bien que ce texte remonte au début de l'année 2008, la Commission tarde à déterminer les règles de mise en œuvre nécessaires à sa bonne application. La France dispose donc, encore, du temps nécessaire pour éviter tout manquement au droit de l'Union européenne.

- le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ; du 21 octobre 2009, établit des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abroge également la directive 96/26/CE du Conseil.

Les exigences requises pour l'exercice du métier de transporteur routier se trouvent renforcées. Les entreprises devront engager des personnels mieux formés ; elles sont également tenues de disposer de capacités financières suffisantes pour soutenir leur activité. Le gestionnaire de l'entreprise devra justifier de sa compétence, en présentant les diplômes requis ou en satisfaisant un examen écrit. Ces nouvelles dispositions auront l'avantage de rétablir une concurrence équitable et de pérenniser l'efficacité économique de ce secteur.

Le règlement est entré en vigueur le 4 décembre dernier, la France doit donc prendre rapidement les mesures nécessaires afin de se conformer à ses obligations.

- le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010, sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, prend la succession de la directive 94/56/CE. Les dispositions existantes relatives aux enquêtes et accidents dans l'aviation civile sont assez largement modifiées. Une adaptation du code des transports s'avère donc nécessaire. Ce règlement, à l'instar de la directive 94/56/CE qu'il abroge, impose aux États membres de disposer d'un organisme permanent en charge des

enquêtes après chaque accident et incident impliquant l'aviation civile. En France, c'est le BEA (Bureau d'enquête et d'analyse) qui, depuis sa création en 1946, s'en charge.

Le texte étant entré en vigueur le 2 décembre 2011, le constat est le même que précédemment : il s'agit, pour l'État français, de prendre rapidement les mesures visant à mettre en conformité le droit national et les règles européennes nouvellement introduites.

• Enfin, le 3^o autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures nécessaires pour adapter ou modifier le droit en vigueur selon les dispositions prises par ordonnance en vue de transposer les directives et d'adapter le droit national aux règlements énumérés. Ces mesures sont envisagées pour quatre points, dont les trois derniers s'attachent à une adaptation aux caractéristiques de territoires situés hors de la métropole :

- en premier lieu, le Gouvernement est habilité à légiférer par ordonnance dans le but de prendre les mesures nécessaires à l'institution d'un système de sanctions pénales et administratives réprimant d'éventuelles méconnaissances des textes communautaires énumérés et de leurs instruments de transposition ;

- les deux points suivants concernent l'adaptation aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, du département de Mayotte, de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ;

- enfin, il est prévu la possibilité de prendre par ordonnance les dispositions nécessaires pour étendre les mesures édictées aux territoires jouissant d'une large autonomie (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis-et-Futuna et Terres australes et antarctiques françaises), sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.

► **Le paragraphe II** dispose, conformément à la Constitution, que le Gouvernement bénéficie d'un délai de six mois après la publication des ordonnances pour déposer devant le Parlement un projet de loi de ratification.

II. La position de votre commission

L'article 3, dépourvu de lien avec l'objet du présent projet de loi, consiste en une succession d'habilitations à légiférer par ordonnance. Si ces textes sont tous, certes, liés au domaine des transports, ils n'abordent pas moins des sujets très différents. Une précédente proposition de loi, rapportée en décembre 2010 par notre collègue Martial Saddier, avait déjà donné au Gouvernement l'occasion de procéder de cette manière peu respectueuse des droits du Parlement ⁽¹⁾.

(1) Loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, sur le rapport n° 2996 présenté devant la commission du développement durable.

Eu égard à l'urgence manifeste qu'implique la menace d'une éventuelle condamnation de la part de la Cour de justice de l'Union européenne, votre Rapporteur admet l'intérêt d'une ordonnance au regard de la procédure législative traditionnelle. Pourtant, le délai de dix-huit mois pendant lequel le Gouvernement souhaite se voir habilité apparaît incompatible avec la volonté affirmée d'agir promptement. Au regard de la date limite de transposition de certains des six textes européens concernés, il est manifeste que cette durée – de surcroît uniforme, sans considération d'échéances pourtant étalées dans le temps – n'est pas adaptée. Ce constat est d'autant plus criant que l'étude d'impact jointe au projet de loi souligne la nécessité de prendre le plus rapidement possible les mesures nationales d'application.

Afin de clarifier cette situation et pour une meilleure lisibilité de la loi, **votre Rapporteur propose d'identifier dans des articles autonomes les habilitations accordées au Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnances, en adaptant les délais au cas par cas.** En effet, entre une date limite de transposition dépassée depuis le 23 mars 2009 pour une première directive et un délai limite de transposition prévu fixé au 19 mai 2012 pour une autre, il existe plus de trois années de décalage. Il convient de respecter la logique et de ne pas regrouper, au prétexte de l'urgence, des transpositions qui suivent leur cours et des retards manifestement excessifs.

Plusieurs amendements ont été proposés à la commission du développement durable, afin de scinder l'article 3 en différentes habilitations, chacune assortie d'un délai adapté. **La commission a soutenu cette démarche.**

Le nouvel article 3 ne concerne désormais que la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, pour la transposition de laquelle **le délai d'habilitation accordé au Gouvernement est ramené à deux mois.**

*

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

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

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

En l'occurrence, le défaut de transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, fait peser sur la France le

risque d'une condamnation par la Cour de justice. L'application du texte était prévue au 23 mars 2009. Le retard a conduit la Commission européenne à adresser une mise en demeure à la France, prélude à une procédure juridictionnelle.

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

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

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

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

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

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

*L'article 3 est **ainsi rédigé**.*

Après l'article 3

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

Article 4 (nouveau)

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

La scission des habilitations à légiférer par ordonnance sollicitées par le Gouvernement dans l'article 3 du projet de loi initial se poursuit. L'amendement CD 20 de votre Rapporteur – portant article additionnel – concerne les dispositions législatives nécessaires à l'application du règlement (UE) n° 996/2010, du 20 octobre 2010, sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, pour

l'édiction desquelles **le Gouvernement dispose d'un délai ramené de dix-huit à six mois.**

*

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

M. le rapporteur. L'incompatibilité du droit français et du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 est réelle, puisque ce texte est entré en vigueur le 2 décembre 2010. Par conséquent, une habilitation pour un délai de dix-huit mois est à exclure : l'amendement CD 20 suggère de réduire cette période à six mois.

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

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

Article 5 (nouveau)

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

La **scission des habilitations à légiférer par ordonnance** sollicitées par le Gouvernement dans l'article 3 du projet de loi initial se poursuit. L'amendement CD 26 de votre Rapporteur – portant article additionnel – concerne les dispositions législatives nécessaires à la transposition de la directive 2010/40/UE, du 7 juillet 2010, concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, pour l'édiction desquelles **le Gouvernement dispose d'un délai ramené de dix-huit à dix mois.**

*

La Commission examine l'amendement CD 26.

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

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

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

Article 6 (nouveau)

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

La **scission des habilitations à légiférer par ordonnance** sollicitées par le Gouvernement dans l'article 3 du projet de loi initial se poursuit. L'amendement CD 27 de votre Rapporteur – portant article additionnel – concerne les dispositions législatives nécessaires à la transposition de la directive 2010/65/UE, du 20 octobre 2010, concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, pour l'édiction desquelles **le Gouvernement dispose d'un délai ramené de dix-huit à douze mois.**

*

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

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

L'article additionnel 6 est ainsi rédigé.

Article 7 (nouveau)

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

La **scission des habilitations à légiférer par ordonnance** sollicitées par le Gouvernement dans l'article 3 du projet de loi initial se poursuit. L'amendement CD 28 de votre Rapporteur – portant article additionnel – concerne les dispositions législatives nécessaires à l'application du règlement n° 216/2008, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, pour l'édiction desquelles **le Gouvernement dispose d'un délai ramené de dix-huit à six mois.**

*

La Commission examine l'amendement CD 28.

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

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

L'article additionnel 7 est ainsi rédigé.

Article 8 (nouveau)

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

La scission des habilitations à légiférer par ordonnance sollicitées par le Gouvernement dans l'article 3 du projet de loi initial se poursuit. L'amendement CD 29 de votre Rapporteur – portant article additionnel – concerne les dispositions législatives nécessaires à l'application du règlement n° 1071/2009, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, pour l'édition desquelles le **Gouvernement dispose d'un délai ramené de dix-huit à deux mois.**

*

La Commission examine l'amendement CD 29.

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

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

L'article additionnel 8 est ainsi rédigé.

Article 9 (nouveau)

(article L. 211-7 du code de l'environnement)

Prise en compte des pollutions marines orphelines

Héritiers des « *périmètres sensibles* » créés en 1959, les espaces naturels sensibles (ENS) ont été institués en France par la loi n° 76-1285 du 31 décembre 1976 portant réforme de l'urbanisme. Ils sont définis par la jurisprudence comme des territoires « *dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent* ». Leur première ambition était de limiter l'urbanisation excessive du littoral national. Les espaces naturels sensibles des départements sont un outil de protection des espaces naturels par leur

acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics.

La loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en oeuvre de principes d'aménagement a confié la politique des ENS à l'assemblée départementale, en lui affectant le produit d'une taxe ad hoc dont elle fixe librement le taux entre 0 et 2 %. La loi dispose qu'outre l'acquisition, elle peut être utilisée pour la restauration, l'aménagement ou la gestion des sites. Dans le contexte de la décentralisation, l'application de la politique s'est progressivement étendue à un nombre croissant de départements avec des variations importantes dans les pratiques ⁽¹⁾. Une *charte des espaces naturels sensibles* signée, en 2011, par une cinquantaine de départements, tend à harmoniser les politiques départementales en la matière.

La protection des espaces naturels sensibles et la taxe afférente sont désormais codifiées aux articles L. 142-1 à L. 142-13 du code de l'urbanisme. Aux termes de l'article L. 142-2, le produit fiscal peut être affecté à un nombre d'actions limitativement énumérées.

ARTICLE L. 142-2 DU CODE DE L'URBANISME (EXTRAIT)

Cette taxe tient lieu de participation forfaitaire aux dépenses du département :

- pour l'acquisition, par voie amiable, par expropriation ou par exercice du droit de préemption mentionné à l'article L. 142-3, de terrains ou ensembles de droits sociaux donnant vocation à l'attribution en propriété ou en jouissance de terrains, ainsi que pour l'aménagement et l'entretien de tout espace naturel, boisé ou non, appartenant au département, sous réserve de son ouverture au public dans les conditions prévues à l'article L. 142-10 ;
- pour sa participation à l'acquisition, à l'aménagement et la gestion des terrains du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, pour sa participation à l'acquisition de terrains par une commune ou par un établissement public de coopération intercommunale compétent, ainsi qu'à l'entretien des terrains acquis par l'une et l'autre de ces personnes publiques ou par l'agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France dans l'exercice du droit de préemption, par délégation ou par substitution, prévu à l'article L. 142-3.

Le produit de la taxe peut également être utilisé :

- pour l'aménagement et l'entretien d'espaces naturels, boisés ou non, appartenant aux collectivités publiques ou à leurs établissements publics et ouverts au public, ou appartenant à des propriétaires privés à la condition qu'ils aient fait l'objet d'une convention passée en application de l'article L. 130-5 ;
- pour l'aménagement et la gestion des parties naturelles de la zone dite des cinquante pas géométriques, définie par la loi n° 96-1241 du 30 décembre 1996 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des cinquante pas géométriques dans les départements d'outre-mer ;
- pour l'acquisition, l'aménagement et la gestion des sentiers figurant sur un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, établi dans les conditions prévues à l'article 56 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, ainsi que des chemins et servitudes de halage et de marchepied des voies d'eau domaniales concédées qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale et pour l'acquisition, par voie amiable ou par exercice du droit de préemption

(1) Au 10 février 2005, 73 départements utilisaient cette mesure.

mentionné à l'article L. 142-3, l'aménagement et la gestion des chemins le long des autres cours d'eau et plans d'eau ;

- pour l'acquisition par un département, une commune, un établissement public de coopération intercommunale ou le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, de bois et forêts ou de droits sociaux donnant vocation à l'attribution en propriété ou en jouissance de bois et forêts, sous réserve de leur ouverture au public dans les conditions prévues à l'article L. 142-10 ;

- pour l'acquisition, l'aménagement et la gestion des espaces, sites et itinéraires figurant au plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature établi dans les conditions prévues au livre III du code du sport, sous réserve que l'aménagement ou la gestion envisagés maintiennent ou améliorent la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels ;

- pour l'acquisition, la gestion et l'entretien des sites *Natura 2000* désignés à l'article L. 414-1 du code de l'environnement et des territoires classés en réserve naturelle au sens de l'article L. 332-1 du même code ;

- pour les études et inventaires du patrimoine naturel nécessaires à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la politique de protection et de gestion des espaces naturels sensibles destinés à être ouverts au public ;

- pour l'acquisition de sites destinés à la préservation de la ressource en eau, leur aménagement et leur gestion ;

- pour les travaux contribuant à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans les schémas prévus à l'article L. 371-3 du code de l'environnement.

Il faut enfin signaler que la loi de finances du 29 décembre 2010 modifie le régime des taxes et participations d'urbanisme. A compter du 1^{er} mars 2012, la TDENS et la taxe locale d'équipement seront fusionnées en un instrument fiscal unique, la taxe d'aménagement.

L'amendement portant article additionnel déposé par M. Philippe Boënnec suggérerait d'insérer dans la liste des affectations possibles de la TDENS figurant dans le code de l'urbanisme l'opportunité, pour le département, de l'employer au nettoyage des littoraux souillés par des pollutions orphelines – que l'auteur de l'amendement définit par l'absence d'identification de leur responsable. Cette action départementale permettrait d'accompagner les communes, jusqu'à présent seules en charge des remises en état. Par ailleurs, une modification du code de l'environnement permettait que les départements, les communes ainsi que les groupements de ces collectivités et les syndicats mixtes prennent en charge les travaux prescrits ou exécutés à cette fin.

Cependant, le président de la commission des finances de l'Assemblée nationale a estimé que la modification du code de l'urbanisme envisagée contrevenait à l'article 40 de la Constitution. Il a, par conséquent, déclaré irrecevable cette partie de l'amendement – fondamentale, puisque c'est elle qui permet d'affecter les ressources de la TDENS au nettoyage des littoraux. L'amendement relatif au code de l'environnement a pu, en revanche, être valablement défendu devant la commission du développement durable.

Votre Rapporteur avoue sa circonspection devant cet amendement. D'une part, le mécanisme initial apparaît particulièrement pertinent : il répond à une réelle difficulté à laquelle se heurte tous les ans de petites collectivités aux budgets limités, sans créer de dépense obligatoire qui viendrait grever les finances

départementales. D'autre part, l'irrecevabilité financière partielle retire beaucoup de ses avantages au dispositif, qui n'institue désormais plus qu'une compétence supplémentaire sans financement afférent. Enfin, il s'agit clairement d'une adjonction dépourvue de lien avec la réforme des ports ultramarins.

Votre Rapporteur a donc exprimé un avis mitigé et relativement défavorable lors de l'examen de cet amendement. Néanmoins, la commission du développement durable a choisi de l'adopter.

*

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

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

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

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

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

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

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

Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente. Je précise que le président de la commission des finances, consulté en application du Règlement, a

considéré l'amendement CD 2 irrecevable car toute nouvelle affectation des ressources générées par une taxe équivaut à une dépense et tombe donc sous le coup de l'article 40.

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

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

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

M. Serge Letchimy. Nous le soutiendrons également.

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

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

La Commission adopte l'amendement.

L'article additionnel 9 est ainsi rédigé.

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

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

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

M. le rapporteur. Je le reconnais.

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

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

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

Combien de fois avons-nous été déçus par ces rapports, remis en retard, parfois faits « *à la va vite* » ? Dois-je également vous rappeler l'exemple du rapport de la commission d'évaluation sur les investissements photovoltaïques en outre-mer ? Si je ne me trompe pas, la remise de ce rapport était attendue sur tous les bancs ; elle devait intervenir en juin et faire l'objet d'un dépôt officiel. Le rapport a été transmis au Président de notre assemblée il y a moins d'un mois, presque « *en catimini* », et je ne crois pas que son contenu ait satisfait nos attentes.

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

C'est ce que notre commission a déjà fait.

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

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

La Commission rejette l'amendement CD 7.

◇

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

◇

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
Code des transports	Article 1^{er}	Article 1^{er}
Cinquième partie : Transports et navigation maritimes Livre VII : Dispositions relatives à l'outre mer Titre 1 ^{er} : Départements et régions d'outre mer	I. – L'intitulé du titre I ^{er} du livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigé : « Dispositions particulières applicables en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion ».	I. – L'intitulé du titre I ^{er} du livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigé : « Dispositions particulières applicables en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion ».
Chapitre III : Les ports maritimes	II. – Le chapitre III du même titre I ^{er} est ainsi modifié :	II. – Le chapitre III du même titre I ^{er} est ainsi modifié :
<i>Art. L. 5713-1.</i> – Dans les départements d'outre-mer, les ports relevant de l'Etat auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.	1° Au début de l'article L. 5713-1, les mots : « Dans les départements d'outre-mer » sont remplacés par les mots : « En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion » ;	1° Au début de l'article L. 5713-1, les mots : « Dans les départements d'outre-mer » sont remplacés par les mots : « En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion » ;
	2° Après l'article L. 5713-1, sont insérés des articles L. 5713-1-1 à L. 5713-1-5 ainsi rédigés :	<u>2° Après l'article 5713-1, il est inséré un article L. 5713-1-1 ainsi rédigé :</u>
	« Art. L. 5713-1-1. – Les adaptations des dispositions du chapitre II du titre I^{er} du livre III pour leur application aux ports relevant de l'Etat mentionnés à l'article L. 5713-1 sont fixées par les articles L. 5713-1-2 à L. 5713-1-6. »	<u>Art. L. 5713-1-1. – Pour leur application aux ports relevant de l'Etat mentionnés à l'article L. 5713-1 en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion, les dispositions du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la présente cinquième partie font l'objet des adaptations suivantes :</u>
Livre III : les ports maritimes Titre I ^{er} : organisation des ports maritimes Chapitre II : Grands ports maritimes	« Art. L. 5713-1-2. – L'article L. 5713-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :	<u>1° L'article L. 5312-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :</u>
<i>Art. L. 5312-2.</i> - Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
<p>le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :</p> <p>1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;</p> <p>2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;</p> <p>3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;</p> <p>4° 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 ;</p> <p>5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;</p> <p>6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;</p> <p>7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;</p> <p>8° Les actions concourant à la promotion générale du port.</p>	<p>« 9° S'il y a lieu, l'acquisition et l'exploitation des outillages. »</p> <p>« Art. L. 5313-1-3. — Au début du premier alinéa de l'article L. 5312-3, les mots : "Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages" ne sont pas applicables.</p>	<p>« 9° S'il y a lieu, l'acquisition et l'exploitation des outillages. » ;</p> <p>2° Au début du premier alinéa de l'article L. 5312-3, les mots : "Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages." ne sont pas applicables ;</p>

Texte en vigueur

—

de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles mentionnés à l'article L. 5312-2.

Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

Art. L. 5312-4. - Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires qu'à titre exceptionnel, après accord de l'autorité administrative compétente et si le projet stratégique mentionné à l'article L. 5312-13 le prévoit. En outre, il ne peut exploiter ces outillages que dans les cas suivants :

1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;

2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;

3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

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

—

~~« Art. L. 5713-1-4. — L'article L. 5312-4 n'est pas applicable.~~

~~« Art. L. 5713-1-5. — L'article L. 5312-7 est ainsi rédigé :~~

Propositions de la Commission

—

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

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

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
<p><i>Art. L. 5312-7.</i> - Le conseil de surveillance est composé de :</p>	<p>«<i>Art. L. 5712-7.</i> - Le conseil de surveillance est composé de :</p>	<p><u>a) Quatre représentants de l'État</u></p>
<p>1° Cinq représentants de l'Etat ;</p>	<p>«1° Quatre représentants de l'Etat ;</p>	<p>;</p>
<p>2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;</p>	<p>«2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Martinique et à La Réunion et cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Guyane et en Guadeloupe. Sont au moins représentés en Guadeloupe et à La Réunion, un représentant de la région et un représentant du département, en Guyane, deux représentants de l'Assemblée de Guyane et en Martinique, deux représentants de l'Assemblée de Martinique ;</p>	<p><u>b) Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Martinique et à La Réunion et cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Guyane et en Guadeloupe. En Guadeloupe et à La Réunion, sont membres du conseil de surveillance au moins un représentant de la région et un représentant du département, en Guyane, deux représentants de l'assemblée de Guyane et en Martinique, deux représentants de l'assemblée de Martinique ;</u></p>
<p>3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;</p>	<p>«3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;</p>	<p><u>c) Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;</u></p>
<p>4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.</p>	<p>«4° Six personnalités qualifiées en Martinique et à La Réunion et cinq personnalités qualifiées en Guyane et en Guadeloupe, nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont trois représentants élus de la chambre de commerce et d'industrie territorialement compétente et un représentant du monde économique.</p>	<p><u>d) Six personnalités qualifiées en Martinique et à La Réunion et cinq personnalités qualifiées en Guyane et en Guadeloupe, nommées par l'autorité compétente de l'Etat après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont trois représentants élus de la chambre de commerce et d'industrie territorialement compétente et un représentant du monde économique.</u></p>
<p>Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.</p>	<p>«Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.»</p>	<p><u>Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix” ;</u></p>
	<p>«<i>Art. L. 5713-1-6.</i> - L'article L. 5312-17 est ainsi modifié :</p>	<p>5° L'article L.5312-17 s'applique lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome ou à un port non autonome relevant de l'Etat. Les compétences dévolues au conseil de surveillance sont exercées par le conseil</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 5312-17. - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome :</p>	<p><i>a)</i> Le premier alinéa est complété par les mots : “ou à un port non autonome relevant de l'Etat” ;</p>	<p><u>d'administration ou par le conseil portuaire jusqu'à sa mise en place et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution.</u></p>
<p>1° Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;</p>	<p><i>b)</i> Au 1°, après les mots : “le conseil d'administration”, sont insérés les mots : “ou le conseil portuaire”. »</p>	<p>(amendement n° CD 23) Art. L. 5713-1-2 à L. 5713-1-6. – <i>(Supprimés)</i></p>
<p>2°</p>	<p>Article 2</p>	<p><u>III (nouveau). En application de l'article L. 5312-12 du code des transports, il est institué entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane, et de Martinique, un conseil de coordination interportuaire dont les modalités sont fixées par décret.</u></p>
<p>I. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Guyane suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Guyane du 2° de l'article L. 5713-1-5 du code des transports issu de l'article 1^{er} de la présente loi, au moins un représentant de la région et un représentant du département.</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>II. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Martinique suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Martinique du 2° de l'article L. 5713-1-5 du même code issu</p>	<p>I. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Guyane suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Guyane du b du 4° de l'article L. 5713-1-1 du code des transports, au moins un représentant de la région et un représentant du département.</p>	<p>I. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Guyane suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Guyane du b du 4° de l'article L. 5713-1-1 du code des transports, au moins un représentant de la région et un représentant du département.</p>
<p>II. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Martinique suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Martinique du même b,</p>	<p>II. – Jusqu'à la première réunion de l'assemblée de Martinique suivant sa première élection en mars 2014, le conseil de surveillance comporte, pour l'application en Martinique du même b, au moins un représentant de la région et</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
	de l'article 1 ^{er} de la présente loi, au moins un représentant de la région et un représentant du département.	un représentant du département. (amendement n° CD 24)
	Article 3	Article 3
	I. — Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnances, dans un délai de dix huit mois à compter de la publication de la présente loi :	<u>I. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi :</u>
	1° Les dispositions de nature législative nécessaires à la transposition de :	<u>1° Les dispositions relevant du domaine de la loi nécessaires à la transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, pour ce qui concerne le temps de travail des conducteurs indépendants ;</u>
<i>Cf. annexe</i>	—la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, pour ce qui concerne le temps de travail des conducteurs indépendants ;	<u>2° Les mesures nécessaires pour :</u>
<i>Cf. annexe</i>	—la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010, concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;	<u>a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance de la directive de l'Union européenne mentionnée au 1° et des dispositions prises par ordonnance en application du présent article ;</u>
<i>Cf. annexe</i>	—la directive 2010/65/UE du Parlement et du Conseil, du 20 octobre 2010, concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des	<u>b) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des départements et régions d'outre-mer, des collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et du Département de</u>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 3858)	Propositions de la Commission
<i>Cf. annexe</i>	<p>États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ;</p> <p>2° Les dispositions de nature législative qu'il convient de prendre pour l'application :</p>	<p><u>Mayotte les dispositions prises par ordonnance en application du présent article ;</u></p> <p><u>c) Adapter aux caractéristiques et contraintes particulières de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin les dispositions prises par ordonnance en application du présent article ;</u></p>
<i>Cf. annexe</i>	<p>— du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;</p>	<p><u>d) Étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises, les dispositions prises par ordonnance en application du présent article, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.</u></p>
<i>Cf. annexe</i>	<p>— du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;</p>	<p><u>II - Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication.</u></p> <p>(amendement n° CD 25)</p>
<i>Cf. annexe</i>	<p>— du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010, sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE ;</p> <p>3° Les mesures nécessaires pour :</p> <p>a) Instituer ou modifier un système de sanctions pénales et administratives en cas de méconnaissance des dispositions des règlements de l'Union européenne mentionnés au présent article et des dispositions prises par ordonnances en application du présent article ;</p>	

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

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

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

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

~~II. — Le projet de loi de ratification de ces ordonnances est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de leur publication.~~

Article 4 (nouveau)

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

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

abrogeant la directive 94/56/CE :

2° Les mesures nécessaires
pour :

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

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

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

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

(amendement n° CD 20)

Article 5 (nouveau)

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

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

2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

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

(amendement n° CD 26)

Article 6 (nouveau)

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

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

2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

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

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

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

(amendement n° CD 27)

Article 7 (nouveau)

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

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

(amendement n° CD 28)

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

Article 8 (nouveau)

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

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

2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

Texte en vigueur

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

Propositions de la Commission

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

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

(amendement n° CD 29)

Article 9 (nouveau)

Le 6° du I de l'article L. 211-7 du code de l'environnement est ainsi modifié : après le mot : « pollution », sont insérés les mots : « des eaux terrestres et marines, y compris les pollutions marines orphelines : ».

(amendement n° CD 1)

ANNEXES AU TABLEAU COMPARATIF

Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0015:FR:HTML>

Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:01:FR:HTML>

Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:283:0001:01:FR:HTML>

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

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:01:FR:HTML>

Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:01:FR:HTML>

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 20 octobre 2010, sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:01:FR:HTML>

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

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

Article additionnel après l'article 3

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

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

Article 1^{er}

À l'alinéa 16 :

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

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

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

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

Article 1^{er}

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

Amendement CD 5 présenté par Mme Chantal Berthelot :

Article 1^{er}

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

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

Amendement CD 6 présenté par Mme Chantal Berthelot :

Article 1^{er}

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

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

Article additionnel après l'article 3

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article additionnel après l'article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article 1^{er}

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

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

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

Article 3

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

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

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

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

Article 1^{er}

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

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

Article 1^{er}

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

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

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

Article 1^{er}

Substituer aux alinéas 5 à 18 les treize alinéas suivants :

« 2° Après l'article 5713-1, il est inséré un article L. 5713-1-1 ainsi rédigé :

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

« 1° L'article L. 5312-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :

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

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

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

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

« *a)* Quatre représentants de l'État ;

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

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

Article 3

Rédiger ainsi l'article 3 :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

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

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

« 2° Les mesures nécessaires pour :

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

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

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

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

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

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Assemblée nationale

- Mme Chantal Berthelot, députée,
- Mme Christiane Taubira, députée,
- M. Serge Letchimy, député,

Ministère des Transports

- M. Éric Banel,
- M. Pierre Lévêque,
- M. Frédéric Pommier,
- M. Patrick Bourven,
- M. Jean-Claude Le Clech,
- M. Olivier Occhipinti,

Délégation générale à l’outre-mer (DéGéOM)

- M. le Préfet Vincent Bouvier,
- Mme Coralie Noël, chef du département de l’écologie, du logement, du développement et de l’aménagement durables,
- M. Jean-Pierre Ripamonti, chargé de mission du service des affaires juridiques et institutionnelles,

Collectivités territoriales

- M. Alain Tien-Liong, président du Conseil général de Guyane,

Instances de direction des ports ultramarins

- M. Frantz Thodiard, directeur des services portuaires, Fort-de-France,
- M. Laurent Martens, directeur, port autonome de la Guadeloupe,
- M. Rémy-Louis Budoc, direction des concessions aéroport et ports, Chambre de commerce et d’industrie de Guyane,
- M. Gilles Ham-Chou-Chong, directeur de la concession Port Réunion, Chambre de commerce et d’industrie de la Réunion,

Organisations syndicales

- M. Daniel Bleau, CGT Martinique,

– Mme Sophie Saint Charles, ASCPAG (syndicat des cadres affilié CGC),
Guadeloupe,

– M. Michel Séraphine, Ports et Docks, La Réunion,

Usagers

– M. Franck Grancher, président du syndicat des agents consignataires de
navires de la Martinique (SACNAM),

– M. Dominique Houzard, directeur régional de CMA/CGM Guadeloupe,

– M. Michel Antonelli, président de l'union maritime interprofessionnelle
Port Réunion (UMIR).