



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ports

Question écrite n° 52198

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les préoccupations qui sont aujourd'hui celles de l'ensemble des salariés et entreprises dont l'emploi et l'essor sont liés à l'activité portuaire française. Les orientations nouvelles retenues par le Gouvernement avec la loi de décentralisation prévoient le transfert aux régions et départements des ports d'intérêt national ; les seuls ports autonomes de Dunkerque, Rouen, le Havre, Nantes, Bordeaux et Marseille restant gérés par l'État. Beaucoup de questions s'attachent à cette évolution qui, à ce jour, demeure pleine d'incertitudes. Ces questions portent notamment sur la définition des moyens financiers d'État, moyens de gestion et d'action qui accompagneront cette rétrocession aux collectivités territoriales. Elles portent également sur les situations susceptibles d'être créées par l'éventuel refus d'une chambre de commerce et d'industrie de s'impliquer en lieu et place de la collectivité, dans la gestion des sites portuaires. Quelles garanties offre le Gouvernement que ces cas de figure ne conduiront pas tout droit à la privatisation des sites ? Et quelles garanties peuvent être données aux personnels de chargement et de manutention ou aux personnels administratifs, de demeurer dans les statuts qui sont aujourd'hui les leurs, et dans leurs droits acquis ? Concernant enfin les ports autonomes précités, l'évolution actuelle de leur situation marquée par le désengagement de l'État fait redouter que celui-ci accélère son retrait. Se pose par conséquent avec force la question de la politique portuaire que le Gouvernement, qui en a la responsabilité, entend mettre en oeuvre. Enfin une nouvelle menace se profile avec la tentative de faire aboutir, à l'échelon européen, une directive libéralisant les services portuaires, donnant la possibilité aux armateurs d'utiliser leurs personnels et leurs matériels pour les opérations de déchargement ou chargement, au détriment des personnels portuaires, et prévoyant le droit pour les navires entrant au port de ne pas recourir à l'intervention d'un pilote du site. Une telle directive avait été repoussée voici moins de deux ans par le Parlement de Strasbourg, au terme d'une action d'envergure ayant mobilisé les salariés en grève dans 80 % des ports européens. Afin d'écarter tout projet de réintroduction de ces orientations, il est indispensable que la France, particulièrement concernée en raison de ses façades maritimes, intervienne fermement pour s'opposer à ces dérives. Tenant compte de l'importance prioritaire de ces situations, il lui demande les prolongements que le gouvernement entend donner à ces diverses attentes.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement attaché au développement du transport maritime et de l'activité portuaire. Les ports maritimes jouent un rôle essentiel au service de l'économie française, de son commerce extérieur et de la politique générale des transports, qui vise notamment à favoriser le report modal du « tout routier » vers le transport maritime. Dans un environnement concurrentiel, les ports doivent améliorer continûment leur compétitivité et leur adaptation aux évolutions de la demande. L'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit la décentralisation, le 1er janvier 2007 au plus tard, des ports maritimes non autonomes relevant aujourd'hui de l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements. En métropole, dix-sept ports sont concernés. Pour les départements d'outre-mer, le législateur a prévu qu'un décret définisse

quels ports ne seront pas décentralisés. Les ports maritimes autonomes quant à eux, continueront à relever de l'État, dans le cadre de leur statut actuel. La création récente d'un nouveau port autonome à La Rochelle prouve, s'il en était besoin, que les craintes éventuelles quant à un retrait de l'État sont sans fondement. La décentralisation des ports maritimes non autonomes, dont les hinterlands, et les enjeux économiques se situent au niveau inter-régional ou régional, voire infra-régional, a pour finalité de rapprocher les lieux des prises de décisions qui les concernent, pour améliorer leur rôle d'instruments au service du développement et leur insertion dans le tissu économique local. Elle peut donc être l'occasion de développer l'activité de ces ports. Le transfert des compétences portuaires s'accompagnera du transfert intégral des moyens que l'État consacrait à ces ports, c'est-à-dire les personnels et les services, ainsi que les crédits de rémunération des agents, de fonctionnement et d'investissement, comme le prévoient notamment les articles 104 et suivants, 119 et suivants, et 121-I de la loi du 13 août 2004. La gestion de ces ports est assurée aujourd'hui sous le régime de la concession d'outillages portuaires, le délégataire étant dans la quasi-totalité des cas une chambre de commerce et d'industrie. Quant à l'autorité concédante, la loi prévoit que la collectivité bénéficiant du transfert de compétence portuaire succédera à l'État. Les délégations de service public resteront donc en vigueur. Pour celles qui arrivent à expiration avant le transfert des ports ou dans l'année qui suit, la loi prévoit qu'elles sont prolongées jusqu'à fin 2007 ou un an après le transfert. Pour renouveler les concessions à leur échéance, en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, celles-ci seront libres de choisir le mode d'organisation et le gestionnaire de leur choix, dans le respect des procédures en vigueur pour les appels à candidatures. Des évolutions sont donc possibles, à l'initiative des collectivités, étant noté que le quasi-monopole actuel des chambres de commerce et d'industrie correspond à une situation de fait et non à une contrainte juridique. Le cas échéant, si un nouveau gestionnaire du port était retenu, il devrait mettre en oeuvre les dispositions du code du travail applicables en cas de succession d'activité. S'agissant de la nouvelle proposition de directive relative aux services portuaires, publiée en octobre 2004 par la Commission, seule institution européenne dotée du pouvoir d'initiative en matière législative, celle-ci estime qu'il est nécessaire, dans l'intérêt des opérateurs, des autorités et des consommateurs, de mettre en oeuvre des règles spécifiques claires. La nouvelle proposition intègre en partie des modifications apportées dans le cadre de la précédente procédure de codécision entre le Conseil et le Parlement européen. Compte tenu du rejet par le Parlement européen du premier projet de directive, en novembre 2003, le Gouvernement s'attachera à un examen attentif de cette nouvelle proposition, notamment quant aux dispositions relatives à l'obligation d'autorisation, à leur durée maximale, à l'auto-assistance, aux compensations en fin d'autorisation et aux mesures de transition, en concertation avec les représentations nationales des acteurs portuaires. Comme il l'a fait lors de l'examen du texte précédent, le Gouvernement veillera à garantir le niveau de professionnalisme et de qualification des organismes et des personnels qui fournissent des services portuaires et participent à divers degrés à la sécurité et à la sûreté des ports. Il sera aussi très attentif aux conditions sociales et de sécurité du travail applicables aux services portuaires. Les services portuaires se développent actuellement en Europe d'autant plus vite que des investissements privés peuvent être mobilisés. Ainsi, le Gouvernement veillera également à ce que les futures dispositions de cette directive ne freinent pas ces investissements, plus que jamais nécessaires à l'essor des places portuaires et donc à l'emploi.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 52198

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 novembre 2004, page 9358

Réponse publiée le : 29 mars 2005, page 3306