



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

décentralisation

Question écrite n° 53220

Texte de la question

M. Daniel Paul appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les incertitudes des salariés, des entreprises et des collectivités locales confrontés aux évolutions des ports, en France comme en Europe. Selon la loi de décentralisation, les ports d'intérêt national seraient transférés aux régions ou aux départements. On sait la faiblesse des investissements réalisés dans nombre de ces ports et les difficultés que beaucoup connaissent. Quels moyens financiers d'État sont-ils prévus pour compenser les retards ainsi accumulés ? Les risques sont aussi réels que les missions de ces ports soient modifiées pour satisfaire des politiques moins soucieuses de l'intérêt général, pour répondre à des pressions immobilières, etc. Quelles garanties sont prises à ces sujets, l'État devant demeurer le garant de la pérennité de ces places portuaires ? Quelles garanties sont également données aux personnels, concernant leurs statuts et les droits acquis, que l'on maintienne les activités actuelles ou qu'elles évoluent ? Les ports autonomes sont les outils essentiels de la politique portuaire de l'État. Si Port 2000, au Havre, est un élément positif, il n'en demeure pas moins que l'essentiel des charges d'investissements sont supportées par l'établissement public, alors même que ce projet était qualifié « d'intérêt national » ; la question centrale est donc bien celle des moyens d'État pour les mises à niveau nécessaires, afin que ces ports jouent totalement leurs rôles au service de notre pays et des territoires qu'ils concernent. Faute de ces moyens, le risque est réel d'une appropriation des places portuaires par des intérêts privés. Or on sait que ceux-ci n'ont pas les mêmes visées à long terme, leur rentabilité se jugeant sur le court terme. Par ailleurs, ces ports sont aujourd'hui menacés par un nouveau projet de directive portuaire, alors que le Parlement européen avait rejeté, fin 2003, une première tentative de libéralisation des services portuaires. C'est une attaque frontale contre les salariés et un risque de détérioration des règles de sécurité. La plupart des partenaires portuaires, y compris patronaux, ont dit leur surprise devant une telle précipitation et leur sentiment que les priorités, actuellement, ne sont pas dans un nouveau « bras de fer » qui porterait préjudice aux ports français. Le Gouvernement doit intervenir dans le débat et dire, sans attendre, son refus d'une telle dérive. Il lui demande donc les dispositions qu'il compte prendre sur ces sujets.

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 doit définir quels ports ne seront pas décentralisés. S'agissant des huit ports maritimes autonomes, ils continueront à relever de l'État, dans le cadre de leur statut actuel. La décentralisation des ports maritimes non autonomes, dont les hinterlands et les enjeux économiques se situent au niveau interrégional ou régional, voire infrarégional,

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 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 succèdera 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 par la Commission en octobre 2004, celle-ci, qui est la seule institution européenne dotée du pouvoir d'initiative en matière législative, 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 européens. 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. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53220

Rubrique : État

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 décembre 2004, page 9886

Réponse publiée le : 29 mars 2005, page 3369