

COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Mardi 20 mai 2008

QUESTIONS ORALES
RÉFORME PORTUAIRE (Urgence)

SOMMAIRE

CHIENS DANGEREUX (CMP)	1
RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE (Déclaration d'urgence)	1
QUESTIONS ORALES	1
<i>Accompagnement des patients par les firmes pharmaceutiques</i>	1
<i>Jeunes footballeurs africains</i>	2
<i>Loi Évin et publicité sur Internet</i>	3
<i>Permanence des soins</i>	3
<i>Réforme des fermages</i>	4
<i>Gelée noire</i>	5
<i>Lutte contre les campagnols terrestres</i>	5
<i>Association des parlements nationaux à l'évaluation d'Eurojust</i>	6
<i>Aménagement de la RN 102 entre le Puy-en-Velay et Brioude</i>	7
<i>Financement de l'assainissement</i>	7
<i>Taser</i>	8
<i>Projet de suppression de la profession d'avoué</i>	9
<i>Situation des conjoints survivants</i>	10
<i>Situation financière des personnes handicapées</i>	11
<i>Qualification professionnelle des coiffeurs</i>	12
<i>Menaces sur le lycée Georges Colomb de Lure</i>	12
<i>Vente de logements HLM aux locataires</i>	13
HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE	14
RAPPEL AU RÈGLEMENT	14
RÉFORME PORTUAIRE (Urgence)	14
<i>Discussion générale</i>	14
HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE	26
RÉFORME PORTUAIRE (Urgence - Suite)	26
<i>Question préalable</i>	26
<i>Renvoi en commission</i>	28
<i>Discussion des articles</i>	30
Titre premier (Organisation portuaire et grands ports maritimes)	30
Article additionnel	31
Article premier	32
Articles additionnels	50

SÉANCE du mardi 20 mai 2008

81^e séance de la session ordinaire 2007-2008

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN,
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à 10 h 10.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Chiens dangereux (CMP)

M. le président. – M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi renforçant les mesures de prévention et de protection des personnes contre les chiens dangereux. Il sera procédé à la nomination des représentants du Sénat à cette CMP selon les modalités prévues au Règlement.

Responsabilité environnementale (Déclaration d'urgence)

M. le président. – Par lettre en date du 19 mai 2008, M. le Premier ministre a fait connaître à M. le Président du Sénat qu'en application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement déclare l'urgence du projet de loi relatif à la responsabilité environnementale.

Questions orales

M. le président. – L'ordre du jour appelle les réponses du Gouvernement à dix-sept questions orales.

La question orale n° 217 de M. Philippe Richert est retirée de l'ordre du jour de la présente séance, à la demande de son auteur.

Accompagnement des patients par les firmes pharmaceutiques

M. Jean Boyer, en remplacement de Mme Anne-Marie Payet. – La question de Mme Payet porte sur les programmes dits d'accompagnement des patients par les firmes pharmaceutiques. Les conclusions d'un récent rapport de l'inspection générale des affaires sociales (Igas) rejoignent celles du collectif Europe et Médicament qui, depuis plusieurs mois, dénonce les

dangers de l'intervention de ces firmes auprès des patients. Mme Payet s'inquiète donc de la déclaration de Mme la ministre de la santé devant les députés, le 5 février, selon laquelle « la mise en place de tels programmes à destination des patients et financés par l'industrie pharmaceutique pourrait permettre une meilleure prise en charge des patients, à condition de préserver leur droits ». Elle s'interroge sur l'efficacité réelle des mesures d'encadrement qui pourraient être instaurées et voudrait connaître la position de la ministre sur ce dossier.

Les motivations commerciales des firmes pharmaceutiques sont trop évidentes pour qu'on leur laisse la latitude d'approcher les patients sous prétexte « d'aide à l'observance ». L'interdiction de tout contact, direct ou indirect, entre firmes et patients doit être absolument maintenue et ces programmes d'aide à l'observance ou d'accompagnement devraient être formellement interdits, y compris sous leur forme actuelle. L'Igas estime en effet qu'ils constituent une forme déguisée de publicité directe auprès du public pour des médicaments de prescription et qu'ils sont essentiellement motivés par des considérations économiques. En outre, ils portent très souvent sur des médicaments insuffisamment évalués alors qu'il en existe de mieux tolérés, de moins coûteux et de plus pratiques.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative. – Le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation du droit communautaire dans le domaine du médicament, examiné au Parlement à partir de janvier 2007, a habilité le Gouvernement à prendre une ordonnance portant sur l'encadrement des programmes d'aide à l'observance des traitements médicamenteux. Cependant, les débats au Parlement et les consultations auxquelles les services du ministère ont procédé ont montré que le sujet n'était pas encore mûr. Le Gouvernement de l'époque a donc accepté la suppression de cette partie du projet de loi. Il s'est également engagé à saisir l'inspection générale des affaires sociales afin d'être éclairé sur le dossier. En outre, lors de la discussion au Sénat, le 24 janvier 2007, M. Nicolas About, président de la commission des affaires sociales, a pris l'initiative d'entamer une réflexion globale sur le sujet, en rencontrant l'ensemble des acteurs et en expertisant leurs points de vue, afin d'aboutir au dépôt d'une proposition de loi.

Le rapport de l'Igas souligne que l'éducation thérapeutique des patients nécessite l'intervention du médecin ou de l'équipe soignante de proximité, que cette éducation est essentielle mais qu'en pratique, elle demeure parfois insuffisante.

La loi santé publique de 2004 impose aux pouvoirs publics d'assurer l'information et l'éducation à la santé ; l'État a une mission d'organisation du système de santé. Selon le rapport de l'Igas, l'information doit être essentiellement dispensée par la Haute autorité mais, dans certains cas très exceptionnels, des

programmes financés par l'industrie pharmaceutique sont susceptibles d'assurer une meilleure prise en charge des patients. Il doit s'agir uniquement de l'apprentissage, pour des médicaments d'utilisation complexe, des modes d'administration, des gestes techniques... Et cela, bien sûr, sous le contrôle du médecin.

Un encadrement juridique clarifiera les rôles des différents intervenants et évitera toute ambiguïté entre information, accompagnement et action promotionnelle. En dehors d'une aide ponctuelle et encadrée, nous en sommes bien d'accord, tous les contacts entre les patients et l'industrie pharmaceutique doivent demeurer prohibés.

M. Jean Boyer. – Je constate que ce délicat problème est pris en compte et que les décisions ne se feront pas sans concertation. Je vous en remercie.

M. René-Pierre Signé. – Il est urgent d'attendre...

Jeunes footballeurs africains

M. Yannick Bodin. – Les jeunes footballeurs originaires du continent africain qui sortent de nos centres de formation font souvent l'objet d'une exploitation économique, voire d'un « esclavagisme moderne », pour reprendre les termes utilisés par Raymond Domenech récemment à Ivry-sur-Seine. Les clubs européens comptent de nombreux joueurs africains et leur recrutement a longtemps échappé à tout contrôle rigoureux. Cependant, l'apprentissage de la profession de footballeur répond à des règles strictes en France, celles énoncées dans le code du travail comme celles posées par la Fédération française de football et la Ligue. Je songe à l'interdiction de transfert international des sportifs mineurs, l'interdiction de toute rétribution des agents de mineurs.

De plus, la Convention internationale des droits de l'enfant condamne l'exploitation économique de ceux-ci. La déclaration de Bamako, en 2000, outre l'interdiction de transactions commerciales concernant des joueurs mineurs, exige une préformation dans le pays d'origine jusqu'à 16 ans, la prise en compte de la spécificité sportive dans la délivrance des visas ainsi qu'un respect par les clubs d'accueil de leurs responsabilités juridiques.

Lorsque les joueurs deviennent majeurs, il est du devoir de la République de régulariser leur situation, en leur délivrant, au minimum, un titre de séjour mention « sportif » : ils ont souvent des difficultés à obtenir leur régularisation, quand les clubs ne profitent pas tout simplement de leur précarité administrative ! Ils sont rarement rémunérés au même niveau que leurs collègues et, lorsqu'ils ne signent pas de contrat, ils ne bénéficient pas d'une autre formation. Les joueurs dont les contrats arrivent à échéance ne doivent pas devenir des clandestins, abandonnés de tous, expulsés du jour au lendemain !

Qu'envisagez-vous pour faire respecter les réglementations nationales et la déclaration de Bamako par les clubs, et pour proposer des formations dans les métiers du sport aux joueurs sans contrat à l'issue de l'apprentissage ? Ainsi les jeunes joueurs pourront rentrer la tête haute dans leur pays. C'est une question de dignité ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative. – La France s'est dotée d'une législation protectrice pour les jeunes sportifs. La loi du 28 décembre 1999 a soumis les centres de formation des clubs professionnels à un régime d'agrément destiné à garantir aux jeunes un enseignement scolaire, une formation sportive et un suivi médical de qualité, ainsi que des conditions correctes d'hébergement. Le cahier des charges est établi en concertation entre le ministère et chaque fédération ; il précise également l'effectif maximal des jeunes, la nature des installations sportives, la qualification des personnels d'encadrement... La loi Sport impose aussi une convention entre le jeune sportif et le centre de formation. Une inspection par les directions régionales de la jeunesse et des sports a lieu chaque année.

Dans le football, 32 clubs professionnels ont un centre de formation, accueillant au total 1 768 jeunes joueurs, dont 118 de nationalité étrangère -65 d'entre eux étant nés en France. Tous bénéficient d'une protection identique et le dispositif existant respecte les prescriptions de Bamako. Les jeunes étrangers, à l'issue de leur formation, sont confrontés comme les jeunes Français aux problèmes de recrutement par un club ou de reconversion, sachant que 75 joueurs environ seront retenus chaque saison.

Il peut malheureusement arriver qu'un sportif étranger soit employé par un club de façon irrégulière -plutôt au niveau amateur, rarement au niveau professionnel. De telles situations ne devraient naturellement pas se produire. Au plan européen, la France soutient l'idée du Livre blanc d'une formation s'inscrivant dans la perspective d'une double carrière et dispensée par des centres de formation de qualité, afin de préserver les intérêts moraux, éducatifs et professionnels des jeunes. Nous appuyons fermement l'initiative de la Commission européenne, qui a entamé une réflexion sur la formation des jeunes sportifs. A l'occasion de la présidence française de l'Union européenne, nous ferons des propositions destinées à protéger l'épanouissement des sportifs.

M. Yannick Bodin. – Fort bien, mais je vous parle, moi, des bavures ! De ces jeunes que l'on est allé chercher sur le continent africain et que l'on jette dans la clandestinité à l'issue d'une prétendue formation ! Il faut vous mettre en rapport avec votre collègue ministre de l'immigration...

M. Roland Courteau. – Oui !

M. Yannick Bodin. – ...afin que l'on n'ait pas comme seule idée en tête, lorsqu'ils sont mis à la porte des clubs, de les expulser de France ! Notre pays a des responsabilités à leur égard, il doit les traiter correctement lorsqu'ils demandent à être régularisés. Il doit leur assurer une formation solide afin qu'ils puissent rentrer chez eux dans la dignité. La loi, nous la connaissons comme vous, mais il faut lutter contre ces mauvaises manières faites à ceux que nous sommes allés chercher, à qui nous avons fait miroiter l'espoir d'une belle carrière et qui deviennent finalement des clandestins.

MM. René-Pierre Signé et Roland Courteau. – Très bien !

Loi Évin et publicité sur Internet

M. Roland Courteau. – La loi Évin encadre strictement la publicité pour les boissons alcoolisées. Celle-ci n'est autorisée que sur des supports limitativement énumérés à l'article L.3323-2 du code de la santé publique. Or cette énumération, établie en 1991, ne prenait pas en compte Internet ni les réseaux numériques.

La publicité sur les réseaux numériques et sur Internet a été autorisée sur le fondement de l'interprétation donnée par le Conseil d'État du champ d'application de l'article L.3323-2. Pourtant, cette position équilibrée vient d'être remise en question par deux décisions de justice.

La cour d'appel de Paris a en effet confirmé le 23 février 2008 l'ordonnance de référé rendue le 8 janvier par le tribunal de grande instance : s'en tenant à une interprétation littérale du code de la santé publique, les juges ont estimé qu'Internet ne figurant pas sur la liste limitative des supports autorisés, la publicité n'y était pas admise. Une telle interprétation reviendrait à imposer la fermeture de tous les sites français évoquant un cépage, une appellation, un terroir. Nos producteurs seraient ainsi défavorisés par rapport aux producteurs des pays tiers dont les sites, accessibles en ligne, ne subiraient pas ces contraintes.

C'est pourquoi, le 8 février, j'ai déposé avec mes collègues une proposition de loi procédant à la clarification juridique à laquelle invitaient d'ailleurs les juges et autorisant la publicité sur Internet dans les conditions et selon les règles prévues par le code de la santé publique. Notre texte sera-t-il inscrit à l'ordre du jour ou bien le Gouvernement entend-il prendre d'autres initiatives ?

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative. – Internet ne figure pas sur la liste des supports autorisés par la loi Évin. Le tribunal de grande instance et la cour d'appel ont en outre souligné que le site concerné était clairement destiné à la publicité pour Heineken et offrait surtout des jeux et des animations.

De telles pratiques, contraires à la loi, sont inacceptables. Les producteurs avaient choisi de considérer que la publicité sur Internet était licite en se fondant sur un avis du bureau de vérification de la publicité, sans portée législative ni juridictionnelle.

Depuis l'arrêt de la cour d'appel, certains s'inquiètent de ce que toute personne faisant de la promotion sur Internet pourrait théoriquement être condamnée. « Théoriquement », car l'arrêt ne concerne pas les sites de vente en ligne et il n'est pas établi qu'une action en justice pourrait prospérer. Il faut en effet être habilité pour ester et l'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie, qui est à l'origine du recours, est une association responsable : il est peu probable qu'elle attaque le site d'un vigneron indépendant ou d'une région viticole. Dans l'affaire Heineken, le tribunal a fait observer que cette société dispose déjà d'un site de vente en ligne : on peut distinguer entre vente en ligne et publicité.

Cette interprétation n'est toutefois pas juridiquement certaine et la ministre peut comprendre les inquiétudes qui se sont exprimées chez les vignerons. Certains demandent la modernisation de la loi Évin, d'autres une libéralisation de la publicité sur Internet. Je les mets en garde car cette libéralisation profiterait d'abord aux grands groupes industriels plutôt qu'à la filière viticole. De plus, les jeunes, si vulnérables à la publicité, seraient exposés à des *spams* et autres *pop-up* alors que toute la littérature scientifique montre l'impact de la publicité sur les comportements d'alcoolisation. Il y a un large consensus pour protéger les jeunes et Mme Bachelot-Narquin va engager une réflexion avec les acteurs concernés.

M. Roland Courteau. – Si j'ai bien compris, votre réponse est non. Nous sommes éblouis, mais non éclairés. Notre proposition de loi précisait bien qu'il fallait respecter les autres dispositions du code de la santé, notamment sur les indications autorisées, comme cela se fait dans la presse écrite, sur les affiches ou à la radio. Serait-il plus dangereux de consulter Internet que la radio ? Les Français pourront dans le même temps consulter des sites espagnols, australiens ou chiliens. Je cherche la cohérence. Pardonnez-moi, monsieur le ministre, mais comprenez qui pourra...

Permanence des soins

M. Jean-Pierre Bel. – La permanence des soins assure une présence médicale en dehors des heures d'ouverture des cabinets médicaux, la nuit, le week-end et les jours fériés. Le décret du 26 décembre 2006 l'étendait même aux samedis après-midi et aux jours compris entre un week-end et un jour férié -formidable ! Cependant, l'avenant 27 à la convention médicale du 12 janvier 2005 préconise de ramener le nombre de secteurs de garde de 2 500 à 2 000, ce qui pénalise lourdement les départements ruraux, à

Gaillac, monsieur le secrétaire d'État, comme en Ariège, où le nombre de secteurs doit passer de dix-neuf à sept. Les médecins ne pourront plus couvrir des secteurs aussi étendus et, surtout en zone de montagne, la qualité du service en pâtira.

Pour rationaliser le système de garde, on nous propose d'économiser 300 000 euros sur les 750 000 euros des astreintes en remplaçant les déplacements des médecins de garde par le transport des patients à leur cabinet, soit par des ambulanciers, pas toujours disponibles, soit par les pompiers, à la charge du Sdis. Le coût serait ainsi assuré pour moitié par la caisse primaire d'assurance maladie et pour moitié par le département. On ne peut reprocher aux collectivités territoriales d'être trop dépensières et leur demander sans cesse de remédier aux carences de l'État pour assurer cette mission de service public qu'est la permanence des soins.

Quelles dispositions prendrez-vous pour que les collectivités, qui contribuent déjà à l'installation des médecins en milieu rural, ne soient pas sollicitées pour assurer efficacement la permanence des soins en milieu rural ? (*M. Signé approuve l'orateur*)

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative. – Mme Bachelot-Narquin a tenu à ce que le décret du 26 décembre 2006 se traduise rapidement dans le domaine conventionnel. Il est important que les médecins libéraux qui s'investissent dans cette mission de service public puissent assurer au mieux la permanence des soins en optimisant leur temps et dans le respect de leurs aspirations. Or il arrive souvent qu'un médecin soit mobilisé une nuit entière pour une activité nulle.

La réponse doit être proportionnelle aux besoins. Alors qu'un objectif de 1 500 secteurs avait été retenu en 2005, nous avons fixé la barre à 2 000 secteurs et les seuils ont été revalorisés de 40 % pour les secteurs de montagne. Une mission d'appui pilotée par l'Igas accompagne individuellement les départements : vingt-sept d'entre eux y ont déjà fait appel. De l'avis de tous, là où la permanence des soins a été modernisée, la qualité de la réponse a progressé grâce à ces systèmes gagnant-gagnant.

L'Ariège a bénéficié des facilités offertes aux régions de montagne et la mission d'appui examinera sa situation en juin prochain. Des solutions seront trouvées.

Une bonne collaboration entre tous les acteurs est un atout : c'est l'objectif des agences régionales de santé, dont la création fera l'objet d'un projet de loi à l'automne. Il ne s'agit pas ici de considérations comptables, mais bien d'une nouvelle étape dans l'amélioration de l'organisation de la permanence des soins ambulatoires.

M. René-Pierre Signé. – Il faudrait déjà récupérer la TVA pour la construction des maisons médicales !

M. Jean-Pierre Bel. – Mme Massat, députée de l'Ariège, vous avait déjà interrogé sur ce sujet : j'espérais qu'entre-temps il y aurait eu une prise de conscience... Cette question, comme celle de la désertification médicale, suscite une très grande inquiétude sur le terrain. L'État se désengage d'une mission essentielle. Ce constat est d'ailleurs partagé par des membres de la majorité actuelle...

M. Louis de Broissia. – Et de demain ! (*Sourires*)

M. Jean-Pierre Bel. – La santé publique est un droit. Ne vous en déplaît, des événements graves se produisent parfois la nuit ou le week-end ! Nous ne pouvons pas laisser nos concitoyens victimes de cette discrimination.

M. Louis de Broissia. – C'est vrai.

M. René-Pierre Signé. – Bravo.

Réforme des fermages

M. René-Pierre Signé. – Les exploitants agricoles craignent une modification du calcul des loyers des terres affermées. Les loyers des baux ruraux évoluent actuellement en fonction du revenu de l'activité agricole. Or les bailleurs souhaiteraient que les fermages soient désormais calculés en fonction de l'évolution du prix du foncier.

Les terres et les bâtiments loués sont destinés à une activité professionnelle ; il est donc logique que le revenu agricole reste la référence pour l'indexation des fermages. Peut-on éviter cette modification et s'en tenir à la référence à l'activité agricole ?

M. Roland Courteau. – Bonne question.

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. – Édité pour l'essentiel après-guerre, le statut du fermage a fortement contribué au développement de notre agriculture et reste très utilisé. Il faut néanmoins le faire évoluer, de façon raisonnable et pragmatique, car le secteur agricole change.

L'évaluation actuelle du prix des fermages, qui résulte de la loi du 2 janvier 1995, repose sur l'évolution des revenus bruts d'entreprise agricole à l'hectare. Après une légère progression durant les cinq premières années, l'évolution s'est inversée depuis 2000, accentuant une baisse de rémunération pour les propriétaires bailleurs.

Le Gouvernement a donc ouvert le débat. Pourrait être retenu un indice national des fermages composé du revenu net d'entreprise agricole national à l'hectare et de l'évolution annuelle du coût de la vie. L'indexation resterait ainsi liée en partie à l'activité agricole. La concertation n'est pas terminée : nous consultons tout le monde, afin de trouver la meilleure solution.

M. René-Pierre Signé. – Il y aura donc bien une évolution du statut de fermage. Les loyers doivent pourtant évoluer en fonction de l'activité agricole, pas

en fonction du prix du foncier ! Les loyers des logements n'évoluent pas au rythme du mètre carré. Votre réponse va alimenter l'inquiétude des fermiers...

Gelée noire

M. Simon Sutour. – Dans la nuit du 23 au 24 mars, le phénomène dit de la gelée noire, caractérisé par une faible différence thermique entre le niveau du sol et le sommet des arbres, a touché la quasi-totalité des parcelles agricoles du Gard. Espèce la plus précoce, l'abricotier est le plus atteint, mais les autres arbres fruitiers devront également être surveillés. Les conséquences économiques sont d'ores et déjà considérables : seules 7 000 des 35 000 tonnes d'abricots attendues seront récoltées.

Dans son Livre blanc, la FDSEA du Gard demande que le Comité national d'assurance agricole soit réuni au plus vite et que les critères d'éligibilité soient revus ; que les taux d'indemnisation soient portés de 35 à 45 % ; qu'une véritable assurance récolte soit mise en place, avec une prise en charge des cotisations à hauteur de 45 %, comme en Espagne. A terme, il faut créer une véritable assurance revenu. Le solde calamité agricole 2007 doit également être versé immédiatement.

A l'heure de la présidence française de l'Union européenne, il faut insister pour que les États harmonisent leurs règles sociales et environnementales : la solidarité doit fonctionner de la même façon partout. Quelles sont les intentions du Gouvernement envers les agriculteurs gardois ? Que répondez-vous à la FDSEA ?

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. – A la suite du gel survenu dans la nuit du 23 au 24 mars, qui a touché très durement le Gard, mais aussi sept autres départements, je me suis rendu sur place afin de constater les dégâts subis et de témoigner de la solidarité du Gouvernement et des collectivités locales aux professionnels de la filière arboricole.

Des cellules de crise ont immédiatement été mises en place dans ces départements afin d'estimer les pertes, d'analyser les mesures de réparation envisageables et d'étudier au cas par cas les situations les plus fragiles, y compris dans les entreprises d'aval. Les premiers résultats confirment l'intensité des dommages, notamment sur les abricotiers.

La commission nationale des calamités agricoles se réunira le 10 juin prochain. Nous pourrons alors décider des mesures d'urgence et verser les réparations dès le début de l'été. S'agissant du dispositif des calamités agricoles, les taux d'indemnisation seront majorés de dix points pour les exploitants les plus durement frappés. En outre, l'ensemble des dossiers calamités 2007 sont en train

d'être soldés : les derniers crédits attendus dans le Gard ont été reçus hier.

Il est essentiel de mieux prendre en compte les aléas économiques, sanitaires ou climatiques auxquels l'agriculture est particulièrement soumise. Nous devons utiliser le bilan de santé de la PAC et les outils que la Commission européenne va annoncer aujourd'hui pour, avec les professionnels, doter notre pays d'un système de gestion de crise, reposant sur un dispositif d'assurance public-privé, financé par une part des crédits de la PAC. Je suis déterminé à mener cette réforme à bien.

A la demande du Président de la République, nous avons, avec Mme Lagarde, posé les bases d'un dispositif de gestion des risques renouvelé, qui pourrait reposer sur l'amélioration de la déduction pour aléa, et sur le développement de l'assurance récolte.

Je vous tiendrai informé des mesures que nous prendrons, en particulier dans le cadre de la nouvelle PAC.

M. Simon Sutour. – Merci monsieur le ministre, nous sommes très sensibles à ce que vous nous répondez vous-même. Les crédits calamité agricole pour 2007 sont arrivés dans le Gard hier matin : je m'en réjouis. Le taux est majoré de 10 % pour les agriculteurs en difficulté, c'est une bonne chose. Je me félicite également que vous réunissiez, le 10 juin, le comité national des calamités agricoles. La solidarité agricole doit jouer pour les sept départements touchés par la gelée noire, mais en particulier pour le Gard, d'autant que nous subissons d'autres crises graves, par exemple dans la viticulture.

M. Roland Courteau. – Eh oui !

M. Simon Sutour. – Dans mon département, des milliers d'exploitants ont obtenu un moratoire sur le versement de leurs cotisations sociales, c'est dire l'importance de la crise !

Je prends bonne note, enfin, de vos intentions pour la PAC, à l'occasion de la présidence française de l'Union. Je crois qu'il nous faut valoriser la notion d'agriculture méditerranéenne, avec des mesures de soutien spécifiques, seule voie pour que nos régions méridionales aient un avenir agricole, au même titre que d'autres pays méditerranéens.

M. Roland Courteau. – Très bien !

Lutte contre les campagnols terrestres

M. Gérard Bailly. – Depuis une trentaine d'années, les ravages du campagnol terrestre vont croissant dans les zones herbagères d'altitude, dans le Jura, mais aussi dans toute la Franche-Comté, en Limousin, en Auvergne, en Midi-Pyrénées et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La recrudescence des campagnols est liée à la spécialisation rapide des terres en monoculture herbagère, ce qui s'est accompagné d'une simplification des écosystèmes. La pullulation de

ces rongeurs a des répercussions économiques importantes sur les exploitations : baisse des rendements et conservation altérée des fourrages, mauvaise qualité de la composition fourragère et régénération coûteuse des prairies, laquelle n'est pas toujours possible quand le terrain est très pentu ou caillouteux.

L'État et les collectivités locales mènent campagne, font des recherches, y compris avec nos voisins suisses, mais le rongeur prospère : monsieur le ministre, où en est-on ? Quel bilan faites-vous de la lutte contre les campagnols terrestres et comment comptez-vous la renforcer ? Existe-t-il d'autre méthode que la chimique, qui a des conséquences sur l'eau et la faune ? Faut-il des actions européennes ? Les éleveurs sont inquiets, d'autant qu'ils n'ont souvent pas d'autre solution que la culture herbagère, celle-là même qui fait la fortune de notre indésirable rongeur ! C'est tout le secteur de la montagne qui est pénalisé !

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. – Plus la surface herbagère augmente, plus les campagnols se développent et nous devons, pour inverser la tendance, adopter une stratégie durable. Toutes les zones de montagne et de moyenne montagne sont touchées, en France, dans l'Union et en Suisse.

En Franche-Comté, l'État et les collectivités locales ont mobilisé 3 millions d'euros pour un programme pilote entre 2002 et 2006, qui a démontré que la prévention est la meilleure des voies car la lutte chimique, si elle permet d'enrayer temporairement le développement des campagnols, n'interrompt pas leur cycle de reproduction, alors qu'elle n'est pas sans dangers pour les autres espèces animales, en particulier le milan royal. Le programme a identifié les méthodes les plus appropriées de la lutte contre les campagnols : elles allient la lutte chimique aux techniques préventives que sont la pose de pièges et la présence de rapaces, ainsi que des aménagements paysagers. Les services de l'État et les organisations professionnelles agricoles sont d'accord sur la méthode, le réseau des chambres d'agriculture se mobilise pour une gestion collective de ce fléau. La lutte raisonnée que nous mettons en place sera une référence à l'échelle européenne ; nous avons, par exemple, aidé nos voisins espagnols dans leur programme pluriannuel mis en place l'an passé.

La lutte contre un tel fléau requiert une action d'envergure européenne, où la prévention prime sur la réparation, où les réponses soient définies et appliquées à l'échelle de notre continent. La mutualisation est possible, elle vaudra beaucoup mieux que des réponses seulement nationales.

M. Gérard Bailly. – Merci pour votre réponse ! Cependant, depuis trente ans, les plans de lutte se suivent et les campagnols prospèrent : les éleveurs ont de quoi s'inquiéter ! Les moyens mobilisés suffisent-ils ? Ne peut-on pas envisager de stériliser

ces rongeurs ? Les rapaces sont moins nombreux qu'avant, de même que les renards, qu'on a beaucoup détruits et qui nous manquent désormais dans la lutte contre les campagnols. La lutte chimique est donc indispensable à la régulation, il faut la poursuivre, tout en veillant à ce qu'elle ne détruise pas d'autres espèces !

Association des parlements nationaux à l'évaluation d'Eurojust

M. Hubert Haenel. – Je me félicite de la présence de M. Jouyet. Les parlements nationaux ont obtenu, de haute lutte -je peux en témoigner, ayant été membre de la Convention- une place dans le dispositif des institutions européennes : aménagée par le traité constitutionnel, puis par le traité de Lisbonne, elle ne se réduit pas au simple contrôle de la subsidiarité et de la proportionnalité. Les parlements nationaux ont désormais voix au chapitre dans trois domaines régaliens que sont la justice, la défense et la sécurité : ils contrôlent en effet la politique européenne de sécurité et de défense, ainsi qu'Europol et Eurojust.

Pourquoi y associer les parlements nationaux ? Tout simplement parce que les temps ont changé et que les citoyens l'ont souhaité, comme l'a montré le malheureux référendum sur la Constitution : notre légitimité vaut celle du Parlement européen et de la Commission européenne, les institutions démocratiques nationales et européennes se complètent. M. Delors a qualifié l'Union européenne de « fédération d'État nations », où les États et les nations ne sont pas effacés mais trouvent leur place dans une Union européenne en mouvement.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous, lors de la présidence française, donner corps à la disposition prévue par le traité de Lisbonne, qui prévoit d'associer les parlements nationaux à l'évaluation d'Eurojust ? J'ai déjà posé la question pour Europol il y a quinze jours, la réponse qui m'a été donnée était pour le moins indigente.

On m'a dit qu'il y avait urgence à attendre la ratification, que subsistaient des obstacles que je qualifierai de pseudo-juridiques, bref de la langue de bois. Et pas un mot pour saluer les avancées démocratiques du traité de Lisbonne.

Il est enfin assez curieux que les gouvernements travaillent déjà, et heureusement, sur la mise en place des institutions prévues par le traité ; que le Parlement européen se soit emparé de celui-ci, à juste titre, pour en exploiter toutes les dispositions ; et que les parlements nationaux soient empêchés de le faire parce que les gouvernements et la Commission ne le souhaiteraient pas. (*M. de Broissia approuve*)

M. Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'État chargé des affaires européennes. – Je souhaite un bon anniversaire au président Haenel (*sourires*) que je remercie de sa question. Son propos porte sur un

domaine très concret qui est aussi un enjeu politique majeur, l'association des parlements nationaux aux politiques européennes. C'est une vraie conquête démocratique du traité de Lisbonne, qui symbolise la fédération d'États nations qu'il a évoquée.

Le traité a défini un mécanisme de contrôle de la politique d'Europol et permis l'évaluation des activités d'Eurojust par le Parlement européen, auxquels les parlements nationaux sont associés. Dans le cadre de la préparation du nouveau programme quinquennal sur l'espace de liberté, de sécurité et de justice, qui commencera sous présidence française et s'achèvera sous présidence suédoise, je prends l'engagement au nom du Gouvernement de saisir la Commission pour examiner avec elle les mesures qui peuvent être prises pour mettre en œuvre les dispositions du traité relatives à l'évaluation d'Eurojust. Les réflexions du Sénat et des autres parlements nationaux seront, dans cette perspective, aussi indispensables que précieuses. Les parlements français, néerlandais et danois, à l'origine de cette disposition, doivent poursuivre leur démarche, et les travaux au sein de la Cosac s'accélérer, afin de renforcer sans attendre la coordination entre les parlements nationaux, qui doivent être prêts lors de la ratification que nous espérons tous pour la fin de l'année.

M. Hubert Haenel. – Nous attendions de tels propos, dont je vous remercie. La balle est en effet aussi dans notre camp, nous devons faire des propositions concrètes à la troïka. Je sais que vous tiendrez l'engagement que vous venez de prendre.

Aménagement de la RN 102 entre le Puy-en-Velay et Brioude

M. Jean Boyer. – Le tronçon de la RN 102 entre Le Puy-en-Velay et Brioude est emprunté chaque jour en période de pointe par 15 000 véhicules ; la circulation y a augmenté en onze ans de 27 % et on y a dénombré sur la même période 422 accidents, dont 68 mortels. L'aménagement de cet itinéraire est donc prioritaire. Or ses perspectives et son calendrier, 2025, paraissent déraisonnables aux élus -s'agit-il d'ailleurs de la date de début des travaux ou de celle de leur achèvement ? Le tronçon considéré relie deux axes importants, l'A 75 et la RN 88, laquelle rejoint la vallée du Rhône.

J'ai conscience des difficultés financières que connaît notre pays et je suis solidaire de la majorité nationale ; je suis néanmoins convaincu qu'il est possible de réaliser rapidement quelques créneaux de dépassement sur cet itinéraire, là où la topographie est favorable -je n'évoquerai pas les déviations de Fix-Saint-Geney, de Saint-Georges d'Aurac ou de La Chomette. De tels aménagements localisés satisferaient, en attendant mieux, les usagers de la voie.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Le principe d'aménagement

de la RN 102 a été retenu par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003. Entre l'A 75 et Brioude, les études préalables à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement à deux fois deux voies de la RN 102 entre la déviation de Largelier et l'échangeur de Lempdes sur l'A 75, ainsi que le classement en route express de la RN 102 entre l'A 75 et Brioude sud sont en cours ; l'enquête publique devrait se dérouler à l'automne 2008.

Entre Brioude et Le Puy-en-Velay, les caractéristiques de la section militent pour un aménagement de sécurité et de confort et la réalisation d'éventuelles déviations. Les études actuellement en cours seront présentées à la concertation locale fin 2008.

Répondant la semaine dernière à une question de Mme Goulet, j'ai indiqué comment nous entendons traiter les dossiers routiers dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Les investissements dans ce domaine n'ont pas été arrêtés, mais limités aux secteurs où se posent des problèmes de sécurité, de fluidité du trafic et d'aménagement du territoire. Le tronçon Le Puy-Brioude répond manifestement à ces critères.

La nouvelle politique d'investissement routier sera déclinée dans les programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI). Le diagnostic de l'itinéraire réalisé en 2004 a permis de définir un programme pluriannuel d'aménagements de sécurité. Entre 2005 et 2007, l'État y a consacré 2 millions d'euros ; le carrefour de Coubladour avec la RD 906 et la RD 27 a été aménagé en giratoire pour un montant de 800 000 euros, avec la participation de la région Auvergne et du département de la Haute-Loire. En 2008, un financement complémentaire de 150 000 euros est prévu. Lorsque le programme d'investissements pour 2009 sera établi, nous verrons la somme qui peut être consacrée au tronçon Le Puy-Brioude ; je vous en tiendrai personnellement informé.

M. Jean Boyer. – Je vous remercie de votre réponse, et je sais que vous avez la volonté de trouver des solutions. Il y a certes le vouloir et le pouvoir, mais dans dix ans, il sera trop tard. C'est l'avenir du Massif central et son désenclavement qui sont en cause.

Financement de l'assainissement

M. Louis de Broissia. – Ma question s'adresse à Mme Kosciusko-Morizet, mais je sais que le Gouvernement parle d'une seule voix -et je connais la compétence de M. Bussereau.

Nous avons adopté en 2006, après de longs et fructueux débats, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, à laquelle notre collègue Sido a su donner un éclat particulier. Notre vigilance s'était spécialement exercée sur les dispositions financières affectant les collectivités territoriales. L'objectif majeur de cette loi

est d'assurer d'ici 2015 un bon état écologique de l'eau dans notre pays -je rappelle que le mandat des conseils municipaux nouvellement élus, et celui des syndicats des eaux qui en découlent, courent jusqu'en 2014.

Dans cette perspective, les communes doivent réaliser des travaux importants de mise aux normes, pour le financement desquels le Sénat avait prévu la création de fonds départementaux particuliers -mais l'Assemblée nationale, puis la CMP ne l'ont pas suivi. Les experts estiment le financement nécessaire sur six ans à 14 ou 15 milliards d'euros. Le conseil général que j'avais encore l'honneur de présider l'an dernier avait prévu des prêts bonifiés pour aider les communes.

Le problème de financement reste entier pour les plus petites d'entre elles. Le rapport de février 2008 de M. Flajolet, député, faisant le bilan de la loi, estime le financement disponible au travers des Agences de l'eau à 11 milliards ; il en manque donc de 3 à 4. Comment les 36 568 communes de France pourront-elles faire face ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Mme Kosciusko-Morizet est à Orléans, en compagnie du Président de la République qui va faire un discours sur le Grenelle.

M. le Président. – Et sur Jeanne d'Arc !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La directive de 1991 portant sur les eaux résiduaires urbaines, transposée en droit français par les décrets du 3 juin 1994, du 6 mai 2006 et par la loi sur l'eau du 30 décembre 2006, fixe en effet des objectifs ambitieux de dépollution pour toutes les collectivités. Les investissements nécessaires étant lourds, les collectivités ont besoin d'aides sous forme d'avances ou de subventions. L'État, via ses établissements publics que sont les agences de l'eau, apporte des aides substantielles, en complément de celles souvent apportées par les conseils généraux et parfois les conseils régionaux. Les agences de l'eau font face à une très forte demande qui s'ajoute à celle qui concerne l'accompagnement des travaux de restauration des cours d'eau demandée par la directive cadre de décembre 2000.

Leur engagement au côté des communes rurales n'est pas remis en question puisque leurs neuvièmes programmes d'interventions (2007-2012) prévoient globalement une augmentation des aides qui leur sont dédiées. En 2007, les six agences de l'eau ont consacré 409 millions d'aides aux communes rurales, dont 119 au titre du programme spécifique de solidarité. Cet accroissement des aides est le résultat de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, qui inscrit la solidarité rurale au sein des priorités des neuvièmes programmes. Les communes rurales peuvent donc bénéficier d'aides spécifiques au titre de cette solidarité, en substitution de l'ancien fonds national pour le développement de l'adduction d'eau. Les

agences de l'eau apporteront dans ce cadre un milliard sur la durée du neuvième programme, montant réparti par bassin en fonction de leur population rurale. Les petites communes peuvent donc bénéficier de cette solidarité urbain-rural depuis 2008 sur le bassin Seine-Normandie et 2007 sur le reste de la métropole. Sa programmation fait l'objet d'une concertation annuelle entre l'agence de l'eau et le conseil général et prend la forme d'une contractualisation lorsque celui-ci participe au financement de l'eau et de l'assainissement.

Mon expérience de président d'un département m'a amené à bien connaître le problème que vous évoquez et je demanderai à la secrétaire d'État chargée de l'écologie s'il n'est pas possible d'augmenter les financements.

M. Louis de Broissia. – L'attente est très forte. Nous avons des obligations européennes à respecter et les financements sont problématiques. On peut penser à la formule des emprunts bonifiés avec l'association des départements et celle des maires.

Il ne faudrait pas que le Grenelle finisse par être ressenti comme inéquitable dans les petites communes où il y aura beaucoup de tuyaux pour peu de bénéficiaires. On ne peut se passer de l'eau -et c'est l'élu d'une région viticole qui vous le dit !

Taser

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Dans un rapport sur le Portugal du 23 novembre 2007, le comité de l'ONU contre la torture exprime sa préoccupation quant à l'acquisition récente par cet État d'armes électriques Taser X 26. Le comité s'inquiète du fait que l'usage de ces armes provoque une douleur aiguë, constituant une forme de torture, et qu'il peut même causer la mort. La dangerosité de cette arme de quatrième catégorie est ainsi confirmée. Pourtant, Mme Alliot-Marie a fait savoir la semaine dernière qu'elle envisageait de modifier le décret du 24 mars 2000 pour inscrire le Taser dans la liste des armes dont peuvent être dotés les 17 000 policiers municipaux.

Une telle décision irait à l'encontre même de la déclaration du précédent ministre de l'intérieur -et actuel Président de la République- contre la banalisation de l'emploi de cette arme. Des préfets comme celui de Seine-et-Marne ont attiré l'attention sur certains risques liés à l'utilisation de cette arme par les policiers municipaux. Je note aussi que la Commission nationale de déontologie de la sécurité a d'ores et déjà relevé deux cas manifestes d'usage disproportionné du Taser X 26 par des fonctionnaires de police et des gendarmes pourtant particulièrement formés pour les opérations de maintien de l'ordre.

Selon la réponse officielle de la France au Comité européen de prévention de la torture, 83 % des usages du Taser par la gendarmerie nationale ne relevaient ni de la légitime défense ni de l'état de

nécessité prioritairement envisagés dans les procédures internes. Cet état de fait ne laisse pas d'inquiéter sur ce qui adviendra si 17 000 policiers municipaux ont à leur disposition cette arme.

Voilà pourquoi je souhaite qu'un moratoire sur l'utilisation du Taser soit prononcé ou, pour le moins, qu'il y ait une limitation du port de ces armes aux unités d'élite de la police et de la gendarmerie. A l'instar de mes collègues de l'Association nationale des élus communistes et républicains, je considère que son usage ne devrait en aucun cas être étendu aux policiers municipaux.

M. Alain Marleix, secrétaire d'État, à l'intérieur et aux collectivités territoriales. – Je note avec plaisir la référence positive que vous faites au Président de la République ! (*Sourires*)

Dans les unités les plus exposées, 1 955 policiers et 1 500 gendarmes sont équipés de pistolets à impulsions électriques. Si cette dotation a vocation à être augmentée, il n'est nullement question d'en banaliser l'emploi. Dès maintenant, la dotation et l'usage d'un Taser X 26 s'inscrivent dans un cadre juridique particulièrement rigoureux. Les pistolets à impulsions électriques utilisés sont tous équipés de systèmes de contrôle perfectionnés qui enregistrent les paramètres de chaque tir ainsi que d'un dispositif d'enregistrement audio et vidéo qui se déclenche à chaque utilisation de l'arme. Le modèle X 26, dont sont dotées les unités françaises, est nettement moins puissant que le M 26 utilisé par certaines polices, comme la canadienne.

Les utilisateurs de cette arme sont spécifiquement formés et individuellement habilités. Assortie de ces garanties, l'utilisation du Taser X 26 constitue une réponse appropriée à certains comportements violents, permettant d'adapter la riposte des forces de l'ordre de manière proportionnée à la situation rencontrée en neutralisant une personne menaçante ou dangereuse pour elle-même ou pour autrui. L'utilisation de cette arme non létale minimise les risques de blessures tant pour les personnes interpellées que pour les agents des forces de l'ordre.

Le rapport 2006 de la commission nationale de déontologie de la sécurité comporte effectivement deux avis relatifs à des dossiers concernant l'utilisation d'un tel pistolet par les forces de la police nationale. Dans les deux cas, les faits se sont produits en 2005, avant la parution de l'instruction d'emploi qui définit désormais les règles, les modalités et les précautions d'emploi. S'agissant de son utilisation par les policiers municipaux, le ministre de l'intérieur a créé, en octobre 2007, un groupe de travail associant des représentants de l'État, des maires et des syndicats des policiers municipaux. Ce groupe de travail a conclu que cette utilisation est conditionnée par une formation complète, en rappelant que l'utilisation du Taser X 26 doit faire l'objet d'un agrément préalable par le préfet et le procureur.

Un décret sera prochainement présenté au Conseil d'État avec l'objectif de le publier à l'été prochain. Cette évolution réglementaire donnera un cadre juridique aux nouvelles demandes de nombreuses collectivités territoriales en matière de dotation de leur police municipale en armes non létales en rappelant que les textes en vigueur leur permettent déjà de disposer d'armes à feu.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Irrémédiablement, on va étendre l'utilisation du Taser X 26...

En 2006, un malade mental a fait l'objet de sept tirs, qui ont causé un arrêt cardiaque. Bien sûr, on l'a ranimé à temps, mais les massages cardiaques ne réussissent pas toujours. Il est clair qu'il est fait de cette arme un usage disproportionné, qui va à l'encontre des conventions internationales, et même de nos lois sur l'usage proportionné des armes de contrainte. Le comité de l'ONU contre la torture souhaite que l'on renonce à ce type d'arme. Vous répondez qu'il faut en encadrer l'usage, encore heureux !, mais c'est pour augmenter le nombre de ceux qui seront habilités à l'utiliser.

Projet de suppression de la profession d'avoué

Mme Catherine Tasca. – Je souhaitais interroger Mme la garde des sceaux sur les suites qu'elle entend donner à la « décision 213 » de la commission Attali qui, préconisant la suppression pure et simple des avoués près les cours d'appel, a fait l'effet d'une bombe dans les milieux judiciaires. Au-delà du caractère abrupt de cette proposition, si contraire à la volonté de concertation tant de fois proclamée par le Président de la République, sa mise en œuvre porterait un triple préjudice au fonctionnement de la justice.

Préjudice juridique, tout d'abord. Profession inscrite dans une longue histoire, les avoués ont développé un savoir-faire nécessaire au bon fonctionnement et à la fluidité des procédures judiciaires. Ils sont le garant d'une ambition de service public de notre justice et d'un accès égal pour tous, notamment grâce au barème. Si elle devait disparaître, qui serait en charge de remplir ces missions, et à quel prix, dans tous les sens du terme ?

Préjudice humain et social, ensuite, puisque ce projet revient à condamner la majorité des professionnels concernés au chômage : 2 600 emplois sont menacés. Pour la seule cour de Versailles, 15 études sont visées, soit 31 avoués et 155 de leurs collaborateurs. Il est urgent de mettre un terme à leur incertitude.

Préjudice économique, enfin. La force de travail des 235 études présentes sur notre territoire serait anéantie. Dans mon département, les Yvelines, leur chiffre d'affaires a été, en 2006, supérieur à 20 millions, pour une masse salariale de plus de

3,2 millions. L'activité est donc loin d'être moribonde. La disparition de la profession aurait un coût pour l'État, puisque les intéressés ne cotiseraient plus, consommeraient moins et devraient être indemnisés, pour un montant évalué à 8 milliards.

Une concertation avec les professionnels va-t-elle enfin être engagée ?

M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités locales. – Je vous prie de bien vouloir excuser Mme la garde des sceaux, retenue par des obligations contractées de longue date.

Le rapport pour la libération de la croissance française, remis au Président de la République le 23 janvier dernier, propose en effet la fusion de la profession d'avoué près les cours d'appel avec celle d'avocat. On peut se demander si la présence d'un avoué, obligatoire en matière civile en cas d'appel alors que l'avocat continue de suivre le dossier, est légitime, et si ce monopole doit perdurer.

Aucune décision n'a toutefois été arrêtée. Le Gouvernement, dans la perspective des suites à donner au rapport Attali, s'est donné jusqu'à octobre pour mener une concertation approfondie avec la profession. Il convient en effet d'évaluer l'ensemble des conséquences, pour les cours d'appel, de la disparition d'une profession reconnue et appréciée et, pour celle-ci, de la fusion projetée. L'analyse doit également être menée au vu des exigences de la directive « services » du 12 décembre 2006, qui limite les possibilités de maintien de professions dites « fermées » et exige de solides justifications.

Les représentants de la profession seront bien entendu associés à la réflexion. La garde des sceaux rencontrera le président de la chambre nationale des avoués près les cours d'appel dans les jours qui viennent. Aucune réforme ne sera engagée sans que l'ensemble des conséquences aient été appréciées. Croyez bien que le Gouvernement prendra en compte la situation de tous ceux qui travaillent au sein des études d'avoués, avec un dévouement et une compétence indéniables.

Mme Catherine Tasca. – J'apprécie la prudence de la réponse. Pour l'ensemble des professionnels qui travaillent dans ces études, l'annonce d'une concertation, si longtemps attendue, est une bonne nouvelle.

Au plan de la méthode, lancer de telles annonces sans les faire suivre d'aucune proposition constructive est désastreux. D'autant que dans le cas présent, on pouvait s'étonner de la présence, dans un rapport sur les moyens de soutenir la croissance, d'une proposition qui suspend une épée de Damoclès sur un nombre non négligeable de PME contribuant précisément au soutien de la croissance. Mon département, les Yvelines, très contrasté au plan social et économique, où ces études constituent un

élément important de l'activité économique, ne voit pas cette menace avec indifférence.

Au cœur de l'incompréhension entre les citoyens et le Gouvernement gît le manque de confiance dont souffre notre économie. Agiter des menaces sans indiquer aucune marche à suivre aggrave cette perte de confiance, sans servir la croissance. Pour toutes les professions de justice, il est un seul objectif : améliorer l'accessibilité de la justice pour tous. Or, l'annonce de la disparition d'un rouage important de la procédure, qui, de surcroît, a cette conséquence de faire passer du barème auquel la profession est soumise aux honoraires libres de celle d'avocat, l'affaiblit.

Quant à l'hypothèse de la fusion, permettez-moi d'émettre des doutes : il n'est pas certain que les avocats soient en mesure d'absorber ni ce surcroît de travail, ni l'ensemble des professionnels qui travaillent dans les études d'avoués. J'insiste donc pour qu'une vraie concertation soit menée au plus tôt.

Situation des conjoints survivants

M. Georges Mouly. – La France compte 4 millions de veuves et de veufs et 500 000 orphelins de moins de 20 ans. Leur situation demeure préoccupante et l'annonce récente d'une augmentation du taux de la pension de réversion, progressivement portée de 54 à 60 %, satisfait une revendication ancienne et légitime : au-delà de la douleur et du choc provoqués par la perte d'un être cher, se pose souvent, pour le conjoint survivant, le problème d'une brutale réduction de ses ressources, pouvant conduire à la précarisation voire à l'exclusion.

Le calendrier annoncé, en revanche, est source de frustration puisque la progression sera de 2 % par an de 2009 à 2011. C'est dire que l'impact sur le niveau de revenus des intéressés sera faible au regard de l'augmentation du coût de la vie. Il est vrai que l'on se trouve ici confronté à la difficile conciliation d'une revendication légitime et d'un contexte budgétaire contraint. Autre revendication de la fédération représentative : porter ce taux à 70 ou 75 %, faisant ainsi correspondre la progression à la courbe « historique » constatée par les experts depuis 1946.

Au-delà du taux de réversion, il faut aussi prendre en considération le plafond de ressources qui est, pension comprise, de 1 462,13 euros. Alors que l'on peut légitimement considérer que la pension de réversion est un droit acquis sur les cotisations versées par celle ou celui qui a partagé votre vie, ce plafond ne pourrait-il être relevé ?

Autre source d'inquiétude : compte tenu de la suppression du régime d'assurance veuvage, et donc du remplacement de la cotisation veuvage par une cotisation vieillesse, le montant réel d'une pension de réversion d'une veuve précoce dont le mari n'aura que faiblement cotisé pourrait se révéler excessivement

bas. N'y aurait-il pas lieu de profiter du rendez-vous sur les retraites pour y réfléchir ?

J'en viens enfin à un autre problème rencontré par nos concitoyens les plus modestes : l'allocation de soutien familial au bénéfice des orphelins, fixée à 84,60 euros par mois depuis le 1^{er} janvier 2008. Bien que la pension de réversion soit majorée pour enfant à charge, la prise en charge des enfants reste difficile pour le conjoint survivant. C'est pourquoi, les responsables de la fédération des associations de conjoints survivants, la Favec, dont je me fais le porte-parole, militent pour une augmentation de cette allocation. Quelle suite peut être donnée à cette demande ?

Si les veufs ne constituent pas la partie la plus revendicative de la population française, ce n'est une raison pour ignorer ni leur fragilité ni les risques d'exclusion qui guettent certains d'entre eux. Les droits des conjoints survivants ne constituent-ils pas une composante du dispositif général de la solidarité nationale ?

Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité. – Je vous prie d'excuser l'absence de Xavier Bertrand.

La revalorisation des pensions de réversion est un engagement pris par le Président de la République lors de sa campagne électorale et qui sera tenu. Dans le document sur le rendez-vous des retraites de 2008 diffusé le 28 avril dernier par le Gouvernement, il est indiqué que le taux des pensions attribuées à partir du 1^{er} janvier 2009 sera de 56 %, contre 54 % aujourd'hui, puis de 58 % à partir du 1^{er} janvier 2010 et de 60 % à partir du 1^{er} janvier 2011.

Le déplafonnement que vous souhaitez, c'est-à-dire la suppression de la condition de ressources à laquelle est subordonné le bénéfice de la pension de réversion, représenterait un coût pour le seul régime général évalué en 2004 à plus de 2 milliards d'euros. Au demeurant, cette condition de ressources est déjà relativement souple puisque certains revenus ne sont pas pris en compte, notamment les pensions de réversion servies par les régimes de retraite complémentaire ou les revenus des biens mobiliers ou immobiliers acquis par suite du décès du conjoint. Ces revenus peuvent se cumuler avec la pension de réversion, même si cela entraîne un dépassement du plafond de ressources annuel de 17 555 euros. D'autres revenus ne sont que partiellement pris en compte : les revenus professionnels sont retenus pour 70 % de leur montant dès lors que le conjoint survivant est âgé d'au moins 55 ans, cela pour encourager la poursuite ou la reprise d'un travail à un âge où le taux d'activité est peu élevé. Enfin, grâce à la réforme des retraites de 2003, le conjoint survivant peut désormais, dans la limite du plafond de 17 555 euros, cumuler intégralement sa pension de réversion et ses pensions de retraite : ce n'était pas obligatoirement le cas avant

le 1^{er} juillet 2004, ce qui pénalisait les conjoints survivants qui avaient travaillé.

La majoration de 88,72 euros par mois, attribuée au conjoint survivant pour chaque enfant dont il a la charge, est aujourd'hui prise en charge par la Cnav. Il convient de porter une attention particulière à la situation des veuves ayant de jeunes enfants à charge. C'est la réflexion qu'a lancée le Gouvernement dans le document remis aux partenaires sociaux dans le cadre du rendez-vous de 2008. En outre, des dispositions relatives aux familles monoparentales existent déjà dans la réglementation des prestations familiales. Ainsi, les personnes isolées ayant à charge un ou plusieurs enfants peuvent bénéficier de l'allocation de parent isolé jusqu'aux 3 ans de l'enfant et de l'allocation de soutien familial jusqu'à ses 20 ans. Par ailleurs, les plafonds de ressources applicables à certaines prestations familiales - prime à la naissance ou à l'adoption, allocation de base de la prestation d'accueil du jeune enfant, complément familial - sont majorés d'environ 40 % en cas d'isolement. De même, l'allocation de présence parentale, versée en cas de maladie ou d'accident grave de l'enfant, est majorée pour les personnes isolées.

M. Georges Mouly. – J'avais noté les engagements pris par le Président de la République. Ils sont tenus. On peut toujours juger que c'est insuffisant... Merci pour les précisions apportées, je les ferai parvenir aux intéressés.

Situation financière des personnes handicapées

M. Gérard Delfau. – Je veux appeler l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de la solidarité sur la situation financière difficile de nombreuses personnes handicapées, en raison du faible montant de l'allocation aux adultes handicapés (AAH) et du refus qui leur est opposé de bénéficier de la couverture maladie universelle (CMU). Ces personnes en difficulté ont droit à la solidarité nationale et l'ensemble des associations spécialisées s'inquiètent, voire s'impatientent, estimant que les engagements du Président de la République ne sont pas ou sont incomplètement tenus. Il est du devoir des parlementaires de s'en faire l'écho.

Quand sera revalorisée l'allocation aux adultes handicapés et de combien ? Le Gouvernement envisage-t-il de faire accéder l'ensemble des personnes handicapées au régime de la CMU ?

Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité. – Le Gouvernement est conscient de la nécessité de permettre aux handicapés de mener une vie autonome, notamment par un niveau de ressources décent. La loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances a amélioré leur situation : désormais, l'AAH est revalorisée chaque 1^{er} janvier. En 2008, elle était de 628,10 euros par mois mais, pour ceux qui ne peuvent travailler ou qui ont des charges de logement, elle peut s'élever

jusqu'à 80 % du Smic, soit 858 euros. Le Gouvernement a décidé d'augmenter cette allocation de 5 % en 2008 et de 25 % avant la fin du quinquennat.

La CMU permet l'accès à l'assurance maladie à toute personne résidant en France depuis plus de trois mois et n'y ayant pas droit à un autre titre, celui d'une activité professionnelle par exemple. Or, le bénéficiaire de l'AAH ouvre droit à l'affiliation gratuite à l'assurance maladie.

Quand à la CMU complémentaire (Cmuc), elle est attribuée sous condition de ressources, avec un plafond de 606 euros pour une personne seule. Le montant de l'AAH est donc supérieur à ce plafond. Cependant, l'assurance maladie peut accorder aux bénéficiaires de cette allocation le droit à la Cmuc en cas d'hospitalisation supérieure à soixante jours.

En outre, le Gouvernement met tout en œuvre pour mieux informer les handicapés de l'aide à laquelle ils ont droit pour s'affilier à une assurance complémentaire santé. Cette aide, instituée par la loi sur l'assurance-maladie d'août 2004, bénéficie à ceux dont les ressources en 2008 sont inférieures à 727 euros par mois. Elle se monte à 100 euros pour les moins de 25 ans, à 200 pour les 25/60 ans et à 400 pour les plus de 60 ans, ce qui permet de couvrir 50 % du coût d'une assurance maladie complémentaire. Un courrier sera adressé ce mois-ci à tous les bénéficiaires de l'AAH pour les informer de cette possibilité.

M. Gérard Delfau. – Je vous remercie, ainsi que Xavier Bertrand, de la précision de cette réponse, même si, pour une part, elle me laisse dans l'incertitude et l'insatisfaction. La loi de juillet 2005 a reprecisé les conditions d'obtention de l'AAH et son montant. Actuellement de 628,10 euros mensuels, il est significatif mais insuffisant aux dires de l'ensemble des associations du secteur qui demandent qu'il soit porté au niveau du Smic. On est loin du compte. J'avais noté l'engagement du Président de la République de le revaloriser au total de 25 % ; ce n'est ni négligeable ni suffisant. Je souhaite savoir quand la revalorisation de 2008 sera effective et quel est le calendrier prévu pour les autres 20 %.

Je note avec satisfaction l'effort envisagé pour informer les handicapés de leur possibilité de bénéficier d'une assurance santé complémentaire. Pour le reste, je pense qu'il faut accroître l'effort de solidarité en faveur de ceux qui connaissent les plus grandes difficultés.

Qualification professionnelle des coiffeurs

M. le président. – Je salue la présence de M. Xavier Darcos.

M. Francis Grignon. – Je suis d'autant plus sensible à la présence du ministre de l'éducation nationale que ma question ne concerne

qu'indirectement son domaine de compétence. J'ai travaillé à ses côtés sur des problèmes qu'il a le courage de prendre aujourd'hui à bras-le-corps. Ma question concerne les coiffeurs. Cette profession est composée de 63 000 entreprises, dont 5 300 nouvelles. Elles forment 24 000 apprentis. En Alsace, le nombre de salons de coiffure a progressé de 10 % depuis quatre ans.

Le rapport Attali suggère de supprimer la qualification professionnelle préalable à l'installation qui ne constitue pourtant pas, les chiffres cités le montrent, un frein à la croissance de cette activité ! Le diplôme est revendiqué par les coiffeurs comme gage de formation, de qualité, de sérieux et de pérennité.

La nécessaire transmission de plus de 20 000 entreprises de coiffure dans les dix prochaines années est un autre défi. Monsieur le ministre, quelles mesures le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour apaiser les inquiétudes et faciliter la transmission ?

M. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale. – Votre question relève plutôt des compétences de mon collègue Novelli mais j'ai plaisir à vous répondre, vous avec qui j'ai beaucoup travaillé... Je ne suis pas persuadé qu'un assouplissement de la qualification soit utile dans la coiffure. L'offre de services existe, elle est suffisante : alors pourquoi réformer ? Il en va différemment, bien sûr, dans d'autres activités. C'est pourquoi le ministère de l'économie a lancé une réflexion approfondie sur ce sujet avec les diverses professions, afin de parvenir à un diagnostic partagé.

Quant à la transmission des entreprises, elle fera, dans le projet de loi de modernisation de l'économie, l'objet de mesures précises : diminution de 5 à 3 % des droits de mutation pour les SARL, encouragement à la transmission au sein de la famille ou en faveur d'un salarié, exonération d'impôt pour les fonds de commerce d'une valeur inférieure à 300 000 euros, intérêts d'emprunt ouvrant réduction d'impôt pour l'acquisition de 25 et non plus 50 % du capital. Bref, l'acquéreur économisera de 5 000 à 10 000 euros selon sa situation familiale.

M. Francis Grignon. – Les mesures du projet de loi de modernisation de l'économie seront utiles aux PME et TPE ; pour le reste, votre réponse est rassurante pour les coiffeurs.

Menaces sur le lycée Georges Colomb de Lure

M. Jean-Pierre Michel. – Le lycée Georges Colomb, à Lure, en Haute-Saône, dans l'académie de Besançon, ne cesse de perdre des enseignants : 23 % des postes ont été supprimés ces cinq dernières années alors que l'effectif des élèves est constant et augmentera à la rentrée prochaine. Le rectorat de Besançon vient de décider de supprimer la section

BEP tertiaire et n'autorise pas ce lycée à créer une nouvelle section professionnelle, au prétexte que le lycée privé de la ville offre déjà une telle formation.

Les élèves du lycée Georges Colomb ne seront plus sur un pied d'égalité avec les lycéens d'autres établissements. La rentrée 2008 s'annonce catastrophique ; la communauté éducative et les élèves sont donc très mobilisés.

Monsieur le ministre, qu'envisagez-vous pour permettre à ce lycée de délivrer un enseignement de qualité à tous les élèves ?

M. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale. – Il est indispensable de rationaliser l'offre au sein de chaque bassin et, dans certains cas, de spécialiser les établissements. C'est le cas dans le bassin de Lure. Pas moins de trois lycées offrent un BEP de comptabilité et un BEP de secrétariat. Et l'analyse montre que la plupart des trente élèves des deux BEP, au lycée Colomb, reviennent finalement vers les filières techniques. Le choix a donc été fait de valoriser celles-ci dans cet établissement. Quant au lycée Lumière de Luxeuil, dans le même bassin de formation, il ouvrira deux baccalauréats professionnels, représentant soixante places.

Vous avez évoqué les effectifs. Depuis 2003, le lycée Colomb a perdu près de quatre-vingt élèves. La dotation horaire globale a donc été ajustée à la baisse ; elle le sera à la hausse si les effectifs augmentent à la rentrée 2008. Je m'y engage.

J'y insiste, il faut éviter la dispersion, nuisible à tous. Cohérence, logique, continuité !

M. Jean-Pierre Michel. – J'apprécie votre présence, monsieur le ministre, mais pas le contenu de votre réponse ! Je comprends que l'offre doive être rationalisée, mais il me gêne que cela se fasse au détriment du lycée public et au bénéfice de l'établissement privé.

Vente de logements HLM aux locataires

M. José Balarello. – Lors d'une émission de télévision, le 27 avril dernier, des locataires formulaient le vœu de devenir propriétaires de leurs logements. Un directeur de l'équipement faisait ensuite connaître son opposition à cette vente, au motif que les organismes d'HLM ne devaient pas réduire leur patrimoine locatif, dans un département marqué par des problèmes fonciers.

Il y a là une erreur d'appréciation. La France compte aujourd'hui seulement 57 % de propriétaires occupants, contre 83 % en Espagne, 78 % en Irlande, 69 % en Italie. La vente des logements sociaux à leurs locataires est une idée du général de Gaulle, traduite dans une loi de 1965 modifiée par la loi Méhaignerie de 1986, dont je fus ici le rapporteur.

Le Président de la République souhaite que 40 000 logements HLM soient vendus annuellement

afin de combler le retard pris sur nos voisins européens. Or, en 2007, il y a eu seulement 6 000 ventes. Je compte sur votre volonté, madame la ministre, et sur l'accord signé entre l'État et le mouvement HLM en décembre 2007 pour parvenir à l'objectif de 40 000 dès 2009. Hélas, les résistances sont vives, parmi des fonctionnaires de l'État qui connaissent mal le problème du logement mais aussi au sein d'organismes d'HLM qui apprécient leur importance au nombre de leurs logements. Ce n'était pas mon cas lorsque je présidais un important office : c'est une question de volonté.

Quelles mesures allez-vous prendre pour atteindre l'objectif fixé et rattraper le retard accumulé ?

Lorsque les habitants sont propriétaires, les grands ensembles connaissent moins de problèmes.

Mme Christine Boutin, ministre du logement et de la ville. – Je vous remercie infiniment pour cette question très pertinente. Je suis heureuse de pouvoir me situer dans la continuité de ce que le général de Gaulle avait souhaité. Votre question est fondamentale car elle touche à un enjeu de société qui n'a jamais été aussi fort. Elle s'appuie aussi sur votre expérience d'élu et sur votre engagement pour le logement social.

Le Gouvernement souhaite développer la vente de logements par les bailleurs sociaux car c'est un formidable levier pour que la France compte 70 % de propriétaires. Suite aux négociations que j'ai engagées dès après le congrès HLM de septembre 2007 et conformément au discours prononcé à Vandœuvre-les-Nancy par le Président de la République en décembre, l'ensemble du mouvement HLM s'est mobilisé et les accords signés le 28 décembre et le 20 février avec l'Union pour l'habitat et les sociétés d'économie mixte définissent le cadre de la vente de 40 000 logements l'an par la première et de 3 000 par les secondes, soit 1 % du parc locatif social.

La vente de logements HLM constitue un formidable levier pour dynamiser la gestion du parc, en favorisant les parcours résidentiels et en dégagant des fonds propres pour construire de nouveaux logements. Il faut veiller à ce qu'elle s'inscrive dans la stratégie patrimoniale de l'organisme comme dans la politique locale de l'habitat : l'initiative des ventes revient aux organismes qui doivent s'adapter à la demande locale. Le cas qui a fait la une des journaux télévisés est clair : tout dépend de la volonté des organismes.

Les cessions doivent également s'accompagner d'une reconstitution de l'offre au niveau de l'agglomération : nous ne diminuons pas le parc social. Aucune vente ne sera possible dans les communes où un constat de carence a été dressé en application de l'article 55 de la loi SRU et il faudra en construire deux pour un vendu dans les autres communes n'atteignant pas le seuil légal.

Le 18 février dernier, le Président de la République a mis l'accent sur la saine gestion des copropriétés et le projet de loi de mobilisation pour le logement que j'espère bientôt pouvoir vous soumettre en traitera.

Les services déconcentrés de l'État ont un rôle essentiel à jouer et l'exemple que vous avez cité est minoritaire. Les ventes de logements sociaux figureront dans les priorités adressées aux préfets et aux services déconcentrés. L'union pour l'habitat et l'association des sociétés d'économie mixte assureront l'animation d'une politique dont un premier bilan sera tiré le 1^{er} juillet. Des bailleurs s'engagent déjà avec volontarisme.

Le projet de loi pour le logement que je prépare obligera les organismes bailleurs à passer des conventions d'utilité sociale dans lesquelles figureront les ventes de logements HLM. Il ne s'agit pas là d'une activité annexe. Je souhaite l'engagement de tous pour que la propriété ne reste pas un luxe réservé aux plus fortunés.

M. José Balarello. – Je vous remercie d'avoir donné à notre Assemblée cette réponse exhaustive. Je sais les difficultés auxquelles vous êtes confrontée, certains organismes refusant les ventes pour des raisons idéologiques -il faut appeler un chat un chat et dire leur refus de la propriété. Intervenez, madame, auprès des préfets. On invoque souvent les problèmes fonciers mais on peut les surmonter avec de la volonté.

La séance est suspendue à midi quarante.

PRÉSIDENCE DE M. CHRISTIAN PONCELET

La séance reprend à 16 h 5.

Hommage à une délégation étrangère

M. le président. – (*Mmes et MM. les sénateurs se lèvent*) J'ai le plaisir et l'honneur de saluer la présence dans notre tribune officielle, d'une délégation du Sénat du Canada, conduite par son président, M. Noël Kinsella. Au nom du Sénat tout entier, je leur souhaite une très cordiale bienvenue.

Cette visite témoigne, quelques jours après celle de la gouverneure générale du Canada, Mme Michaëlle Jean, des liens d'amitié qui unissent nos deux pays, souvent côte à côte lorsqu'il s'agit de défendre nos valeurs communes.

Elle s'inscrit également dans le cadre des célébrations du 400^{ème} anniversaire de la fondation de Québec par Samuel de Champlain, parti d'Honfleur, où M. Kinsella et sa délégation se sont rendus.

Je me réjouis de l'intensité des relations entre nos deux assemblées qui entretiennent un dialogue

régulier et mutuellement enrichissant.
(*Applaudissements*)

Rappel au Règlement

M. Gérard Le Cam. – Lors de son audition en commission sur le projet de loi portant réforme portuaire, M. le secrétaire d'État chargé des transports s'est engagé, à la demande des sénateurs du groupe CRC, à leur transmettre l'avis du Conseil d'État sur ce texte. En vertu de l'article 39 de la Constitution, le Conseil d'État est en effet obligatoirement saisi de tout projet de loi avant sa présentation en conseil des ministres et avant son dépôt devant le bureau d'une des deux assemblées.

Monsieur le ministre, vous vous étiez engagé à nous transmettre cet avis « pas cachable », d'autant que rien dans notre ordre juridique ne s'y oppose formellement. Deux semaines plus tard, en dépit de nos nombreuses sollicitations, nous n'avons rien vu venir.

Au moment où s'engage la réforme de nos institutions à l'Assemblée nationale, cela permet de mesurer l'état d'esprit du Gouvernement à l'égard du Parlement. Nous avons demandé cet avis pour bénéficier de l'expertise du Conseil d'État et forger notre opinion ainsi que celle de tous les sénateurs. D'ailleurs, lors de notre examen du projet de loi portant sur la réforme des institutions, nous déposerons un amendement prévoyant la communication des avis du Conseil d'État au Parlement.

Comme il n'est pas imaginable que vous ayez envisagé de nous faire une mauvaise manière, nous réitérons notre demande, monsieur le ministre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Le secrétariat général du Gouvernement nous a rappelé qu'il n'était pas de tradition de transmettre les avis du Conseil d'État, d'autant qu'il ne s'agissait pas ici à proprement parler d'avis mais plutôt de modifications rédactionnelles, rien qui mérite l'attention du Parlement. Si néanmoins vous persistez dans votre demande, c'est bien volontiers que j'y accéderai.

Réforme portuaire (Urgence)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant réforme portuaire.

Discussion générale

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Ce projet de loi est parti d'un constat malheureusement assez simple : les ports français ne sont pas assez compétitifs par rapport aux

autres ports de la mer du Nord, mais aussi de la Méditerranée (Maroc compris). Tous les rapports soulignent la dégradation globale de leurs parts de marché en Europe : en quinze ans, nous sommes en effet passés de 17,8 % à 13,9 %.

Sur le marché mondial des conteneurs, qui augmente de 5 % par an en Europe, nous sommes passés sur la même période de 11,7 à 6,2 %. Or c'est un marché en pleine croissance et à forte valeur ajoutée. En outre, les chantiers navals chinois et coréens s'appêtent à lancer des bateaux pouvant contenir 13 000 conteneurs. Enfin, à lui seul, le port de Rotterdam représente plus que la totalité du trafic français. Comme l'a rappelé ce matin même le Président de la République, plus d'un conteneur sur deux arrive en France par le biais d'un port européen autre que français.

Quelles sont les raisons de cette dégradation ? A quelques exceptions près, la productivité de nos ports est plus faible qu'ailleurs. Compte tenu du coût de l'immobilisation des navires, les armateurs privilégient les ports où les opérations de chargement et de déchargement sont les plus rapides. C'est pourquoi nombre d'entre eux choisissent la Belgique, la Hollande ou l'Espagne où la fiabilité est bien meilleure.

Pourquoi de telles pesanteurs ? Parce que les entreprises privées de manutention ne maîtrisent pas la totalité des outillages de chargement et de déchargement et pas du tout les personnels grutiers. Alors que depuis 1992, grâce au courage de M. Le Drian, les entreprises de manutention emploient librement les dockers pour les activités à quai, les outils et la manutention verticale relèvent paradoxalement de la compétence des ports autonomes.

Comme le rappelle votre rapporteur, « la bataille maritime se gagne à terre ». La qualité et la quantité des liaisons avec l'arrière-pays sont déterminantes pour la compétitivité d'un port : 70 % des conteneurs quittent Hambourg par voie ferrée contre 10 % seulement chez nous !

Nous voulons rétablir la compétitivité des ports français face à la concurrence européenne. Accompagnée d'un plan d'investissement, cette réforme permettra de créer au moins 30 000 emplois et de renforcer les capacités d'exportation de nos entreprises.

Cette réforme sera accompagnée d'un plan d'investissement permettant à nos ports d'affronter la concurrence européenne. Cette compétitivité retrouvée améliorera également la capacité d'exportation de nos entreprises.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, nous encourageons également le renforcement de la politique de report modal, dont le Président de la République a, ce matin encore, rappelé l'importance. Le projet de loi redéfinit les missions des ports dans

une logique de développement durable et de transport multimodal. Les ports, recentrés sur leurs missions régaliennes d'aménageur et de gestionnaire du domaine, pourront concentrer leurs moyens sur le développement du port et l'aménagement des dessertes ferroviaires et fluviales. Propriétaires de plein droit de leur domaine, ils auront à charge d'harmoniser le développement de leur territoire avec celui des collectivités sur lesquelles ils sont implantés.

Chaque port déclinera ses missions dans un projet stratégique intégrant tous les aspects de son développement. Il faut avoir une vision de moyen et long terme et ne pas isoler le port de son environnement. Si elles le souhaitent, les collectivités locales pourront être partenaires.

M. Jean-Louis Carrère. – Si elles le souhaitent !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je n' imagine pas une collectivité se désintéresser d'un tel sujet !

Deuxième axe, la gouvernance des grands ports maritimes sera modernisée. L'organisation actuelle, vieille de quarante ans, sera remplacée par un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement. Le conseil de surveillance comprendra seize membres, dont cinq représentants de l'État, quatre des collectivités locales, trois des salariés et quatre personnalités qualifiées. Il s'agit de renforcer la place des collectivités et de l'État. Selon le mot d'Alain Juppé, « ce que je reproche aux ports autonomes, ce n'est pas d'être ports mais d'être autonomes ! ». De fait, la voix des collectivités locales n'est pas suffisamment entendue.

Selon les ports, le directoire comptera deux à quatre membres qui pourront venir du monde de l'entreprise ou d'autres ports européens. Dans l'esprit du Grenelle, ces instances s'appuieront sur les avis d'un conseil de développement, associant l'ensemble des parties prenantes, qui prendra en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux. Ce système de gouvernance rendra les établissements plus réactifs et distinguera les missions de contrôle de la gestion courante.

Le projet stratégique, adopté par le conseil de surveillance après consultation obligatoire du conseil de développement, donnera lieu à contractualisation avec l'État et les collectivités locales, si elles le souhaitent. Dans certains cas, il devra se conformer à un document cadre établi par un conseil de coordination, afin de coordonner le développement des ports d'une même façade maritime ou d'un même axe fluvial. Nantes, La Rochelle, Bordeaux, au lieu de se faire concurrence, pourront avoir une politique commerciale commune, et, pourquoi pas, travailler avec les collectivités locales, comme l'a proposé M. Delebarre. Même chose sur l'axe de la Seine, pour le Havre, Rouen et Paris, ou pour Dunkerque et Lille, comme l'a suggéré M. Delebarre.

Nous ne sommes pas dans les lubies de certains rapports, il n'y a pas de fusion des ports décidée depuis Paris ! Chaque port a son histoire, ses modes de développement. Nous mettons seulement en cohérence l'action de nos établissements publics en faveur de la politique portuaire nationale.

Le troisième volet du texte concerne la réorganisation et la rationalisation de la manutention. Nos ports pâtissent de l'absence de commandement unique, de coordination entre dockers et portiqueurs. Il nous faut des opérateurs de terminaux intégrés, comme dans tous les grands ports européens. Les grands ports maritimes devront transférer leurs outillages dans les deux ans suivant l'adoption de leur projet stratégique, en privilégiant les opérateurs économiques locaux. Il n'est pas question de remplacer un monopole public par un monopole privé. Chaque port définira les contours des transferts, au cas par cas.

S'il n'y pas d'initiative privée pour reprendre l'activité, le projet de loi permet aux ports d'agir *via* des filiales, de détenir des participations minoritaires dans des opérateurs ou de traiter de manière spécifique les terminaux qui relèveraient de l'intérêt national. Il permet enfin de traiter le cas spécifique de la maintenance.

Les partenaires sociaux devront parvenir, d'ici le 31 octobre 2008, à un accord cadre fixant les conditions dans lesquelles les agents de manutention pourront intégrer les opérateurs de terminaux ainsi que les mesures d'accompagnement social. En l'absence d'accord, la loi prévoit des dispositions spécifiques.

Pour certains terminaux, l'ensemble des agents ne pourront intégrer les opérateurs. Toutefois, comme l'a rappelé le Premier ministre, personne ne sera laissé sur le bord du quai. Les agents qui ne seraient pas intégrés resteront au sein des grands ports maritimes et de leurs filiales, où ils évolueront vers de nouvelles missions. D'autres mesures protègent les intérêts des salariés, comme la possibilité, pendant cinq ans, de réintégrer le grand port maritime en cas de licenciement économique.

Cette réforme est accompagnée d'un programme d'investissements ambitieux. En complément des contrats de projets 2007-2013, l'État doublera sa participation pour la période 2009-2013. Au total, les investissements prévus sur cette période atteindront 2,7 milliards, dont 445 millions à la charge de l'État, pour les sept grands ports maritimes. Parallèlement, l'État renforcera sa participation à l'entretien des accès maritimes des ports, jusqu'à en assurer, d'ici cinq ans, la totalité du financement.

Pour ce qui est de la méthode, nous avons choisi de privilégier la voie de la concertation, et le projet de loi laisse une large place au dialogue social.

Depuis l'annonce du plan par le Premier ministre, le 14 janvier, et les deux déclarations du Président de la

République, j'ai tenu plus de cent réunions, au niveau local comme national ; j'ai rencontré les acteurs de tous les ports concernés. Deux tables rondes ont réuni, les 21 février et 8 avril, les organisations professionnelles et syndicales. Une négociation paritaire a été engagée, sous l'autorité de M. Cosquer, que nombre d'entre vous connaissent bien. Le projet de loi illustre cette volonté de dialogue et laisse aux partenaires sociaux une grande latitude.

Si le Parlement adopte ce texte au cours de cette session, ce que je souhaite, les sept grands ports pourront être créés avant la fin de l'année. Ils auront alors trois mois pour élaborer leur plan stratégique. Et la réforme de la manutention sera mise en œuvre dans les deux ans.

Je salue le travail et l'engagement personnel de M. Revet, le seul parlementaire qui ait jamais acheté un port, au nom, bien sûr, de la collectivité qu'il présidait... Je remercie également les membres de la commission des affaires économiques.

Ne pas changer de route serait une erreur que nous n'avons pas le droit de commettre. Il est invraisemblable que la France, au regard de sa façade maritime, se complaise ainsi dans la médiocrité, alors qu'elle pourrait être au premier rang et créer les milliers d'emplois qu'elle laisse partir à l'étranger. C'est dire que le Gouvernement est très déterminé à faire aboutir une réforme dont le Président de la République a encore rappelé solennellement ce matin l'importance. (*Applaudissements à droite*)

M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques. – Chacun est convaincu de l'importance des décisions que nous allons prendre et de l'urgence qu'il y a à légiférer sur ce dossier.

Nous ne pourrions avancer véritablement que si nous traitons la réforme portuaire dans sa globalité. Un port est une entité en soi ; mais si son développement, et donc celui de l'emploi direct et induit, dépend de sa fiabilité, de son efficacité et de sa compétitivité, il dépend aussi de ses moyens de desserte en amont comme en aval. On estime qu'un emploi est créé dans le transport et la logistique pour cent conteneurs traités.

En outre, nous ne réussirons la réforme que si nous réglons en profondeur tous les aspects du fonctionnement des ports. Les causes de notre retard par rapport à nos concurrents étant multiples, c'est l'ensemble de la filière qu'il faut revoir. Les auditions auxquelles j'ai pu procéder, dans un délai malheureusement trop court, ont été très révélatrices à cet égard.

Le constat tient en quelques lignes : 80 % du commerce international transite actuellement par mer, et ce pourcentage ne peut que croître avec le développement des pays dits émergents. Alors que nos concurrents, au nord comme au sud, multipliaient leur trafic par deux ou trois en quelques années, nous

n'avons augmenté le nôtre que de 50 %. L'activité de Rotterdam équivaut à celle de tous nos ports ; et Anvers est devenu le premier port français...

Comment expliquer une telle situation ? Les causes sont à mes yeux de quatre ordres : un retard d'investissements manifeste, un fonctionnement mal coordonné, des problèmes de gouvernance et des dessertes amont et aval insuffisantes et inadaptées. L'analyse de ces causes permet de tracer des pistes de solution.

Le texte propose de clarifier les compétences des ports ; je souscris à cette démarche, d'autant que nous devons tenir compte des directives européennes. Un port est un établissement public qui a, à ce titre, des prérogatives particulières. Il a une responsabilité régalienne en matière de sûreté et de sécurité ; il a une responsabilité d'aménagement, afin de permettre aux différents intervenants de développer leur activité, un aménagement dont les responsables du port doivent avoir la maîtrise d'œuvre dans la plus grande transparence. Qu'il s'agisse de l'activité de vrac, qui est captive, ou de l'activité conteneurs, qui peut aller d'un port à l'autre, les responsables doivent veiller à l'exercice d'une vraie concurrence, la susciter, voire l'organiser. Le texte propose de dissocier tout ce qui relève d'une activité concurrentielle : c'est ce qui se fait ailleurs. Les détournements de trafic s'expliquent principalement par les incertitudes des armateurs sur la fiabilité et l'efficacité des ports, en d'autres termes les délais de chargement et de déchargement qui leur sont imposés.

Il est ainsi urgent de mettre en place une unicité de commandement. On peut comprendre l'inquiétude des personnels devant les changements profonds qui vont leur être proposés -certains de nos amendements tendent à les sécuriser- mais le développement de nos ports impose cette réforme. Un port ne peut être opérationnel sans une véritable autonomie de décision et d'investissement, c'est un impératif d'efficacité et de réactivité. Dès lors que les collectivités locales sont sollicitées pour financer ou garantir un investissement, il est normal qu'elles soient associées au processus de décision. Ce qui implique de déconcentrer les responsabilités. Un port doit pouvoir engager une dépense dès lors qu'elle a été approuvée par son conseil de surveillance, sans attendre l'aval de son autorité de tutelle quand l'État n'est pas financièrement concerné.

La gouvernance reposera sur le binôme conseil de surveillance-directeur général, qui devra fonctionner en parfaite symbiose. Il paraît normal que celui-ci, avant d'être nommé, expose à celui-là son projet stratégique et soit nommé après son avis conforme. Il doit disposer d'une grande marge de manœuvre pour constituer son équipe et exercer sa mission -mais aussi pouvoir être démis en cas de désaccord avec le conseil de surveillance.

Pour une bonne cohérence de l'ensemble de notre activité portuaire, il est indispensable que l'État élabore rapidement un schéma national. En aval, l'ensemble des partenaires locaux doivent mettre en place des structures de coordination des investissements et des implantations, notamment des zones logistiques.

Ce projet de loi peut être déterminant pour l'avenir de nos ports. C'est sur l'ensemble de la chaîne « activité maritime » qu'il nous faut agir : programme d'orientation en matière de dessertes intermodales des ports, préfiguration d'un futur schéma national ; recentrage des ports sur leurs missions de représentants de l'État et d'aménageurs ; mise en place de l'unicité de commandement et gouvernance ; véritable autonomie de décision et d'engagement des investissements ; développement des dessertes ; mise en place de structures d'accompagnement des acteurs locaux. Je souhaite que nous donnions ainsi à nos ports une nouvelle dynamique, génératrice de développement économique et d'emplois, et qu'ainsi la France redevienne la grande puissance maritime qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être. *(Applaudissements à droite)*

M. Jean-Paul Émorine, *président de la commission des affaires économiques.* – Pour la clarté des débats et éviter la discussion commune de très nombreux amendements à l'article premier, la commission souhaite que l'amendement de suppression n°37 soit disjoint.

M. Charles Josselin. – Quand, au printemps 92, Pierre Bérégozoy remplace Édith Cresson à Matignon, on s'interroge sur la réforme de la manutention engagée par Jean-Yves Le Drian et qui rencontre de sérieuses résistances, y compris dans nos rangs. C'est néanmoins le mandat qu'il me confie explicitement. En moins de six semaines, nous avons discuté et récrit le projet de loi, que j'ai eu l'honneur de faire voter.

Une raison avait prévalu : la réforme de la manutention était une condition nécessaire de la relance de nos ports. Nécessaire mais pas suffisante, la suite devait hélas le montrer. Les mêmes causes ayant la fâcheuse habitude de produire les mêmes effets et de parfois entraîner les mêmes sanctions... électorales, je ne saurais trop vous inciter à la prudence, monsieur le ministre.

N'en déplaise aux nostalgiques du statut de 1947, rédigé alors que, dans nos ports en reconstruction, le portage des marchandises se faisait encore largement à dos d'hommes, la réforme de 1992 était nécessaire. Bien que son application n'ait été achevée qu'en 1996, elle a amélioré la productivité et eu ainsi des effets bénéfiques sur la compétitivité de nos ports, comme en témoigne l'accroissement de leur trafic. Mais la progression du trafic de nos concurrents européens a été encore plus soutenue, singulièrement en matière de conteneurs dont la part dans le trafic international a explosé. Aujourd'hui, 7,5 millions de conteneurs

accèdent au territoire national, mais seulement 2 depuis les ports de notre façade maritime.

A qui la faute ?

Pas à la géographie, qui a doté la France de trois, voire quatre, façades maritimes, même si la longueur de nos côtes est un argument réversible : elle va contre le besoin de concentration que nos voisins néerlandais ont su exploiter. Au demeurant, la mer du Nord est plus près du cœur de l'Europe industrielle. Mais c'est surtout que l'on y a valorisé l'intermodalité, en particulier pour le transport massifié, la liaison fluviale pour Rotterdam, le fret ferroviaire pour Hambourg. Vous annoncez sept grands ports maritimes, qui seront peut-être sept ports autonomes. L'hypothèse de départ était de quatre seulement ; tant mieux pour les trois autres mais c'est contradictoire avec le discours sur la nécessaire concentration.

La faute à l'Histoire ? Peut-être. Notre histoire coloniale nous a trop longtemps entretenus dans l'idée que l'empire français nous assurait pour longtemps une part confortable du trafic maritime et de ses retombées économiques. Car la mondialisation tire le commerce international et celui-ci tire les économies, commerces et services, mais aussi les industries.

Non, la faute revient d'abord à l'absence de volonté politique qui n'a pas permis de mobiliser les moyens à la hauteur de l'enjeu. Le diagnostic est établi depuis longtemps. Je vous renvoie à mon intervention à l'Assemblée nationale, le 13 juin 1992. Comme vous aujourd'hui, monsieur le ministre, je rappelais notre objectif : la compétitivité de l'ensemble de la filière portuaire dans tous ses maillons. J'annonçais le développement et la modernisation de la voie ferrée permettant la circulation de trains hyper-lourds, la mise en service des gabarits B puis B+ pour les conteneurs hors normes. J'insistais sur la desserte fluviale assignée à Voies navigables de France. Je ciblais les ambitions du schéma directeur autoroutier mais aussi et surtout notre volonté d'accroître les capacités financières des ports maritimes. Onze mois plus tard, nous passions la main...

Et voilà que, dans le fil du Grenelle de l'environnement, vous nous présentez un plan de relance qui, outre cette réforme portuaire, comporterait un important programme d'investissement visant à accroître les capacités de nos ports pour les conteneurs, ainsi qu'à améliorer leurs dessertes ferroviaires et fluviales. Vous dites en attendre 30 000 nouveaux emplois à l'horizon 2015. Tout cela est au conditionnel...

Selon l'exposé des motifs, l'État doublera la contribution promise pour la période 2009-2013. Durant la campagne présidentielle, Nicolas Sarkozy annonçait le chiffre de 367 millions pour la même période. Ce n'est pas rien, mais est-ce suffisant quand le port de Hambourg a investi 1 milliard pour les seules superstructures liées au trafic des conteneurs ?

Telle est bien la faiblesse principale de votre démarche : les engagements financiers n'y sont pas. Le document établi par TDIE montre que, dans ce texte, « la dimension prospective et la dimension financière font presque totalement défaut ». Il manque une loi-programme, il manque un volet prospective à moyen et long termes, avec des objectifs à horizon 2025 en matière de performances, de développement du trafic, d'intermodalité capable de servir de base aux projets stratégiques et aux contrats négociés entre l'État et les collectivités locales ou territoriales. On ne peut se contenter de concepts aussi évanescents que ceux d'autoroute de la mer ou d'autoroute ferroviaire.

Il manque un véritable volet financier permettant de financer à l'horizon 2025 ; en visant 2013, on tire trop court. Sans loi-programme engageant bien au-delà d'une législature, la volonté politique ne sera pas démontrée.

Quant aux dispositions du projet de loi, je voudrais vous dire que, moyennant l'adoption de certains de nos amendements, le titre premier reçoit notre approbation globale. Consolider le statut, l'organisation, en impliquant les collectivités locales et les salariés, dockers compris ; élargir les missions et compétences, y compris en matière d'environnement ; donner les moyens, dans le cadre d'un projet stratégique, de conclure des accords, y compris financiers, avec des partenaires publics ou privés en France ou dans l'Union européenne ; tout cela nous paraît de nature à donner aux grands ports maritimes l'autorité et la liberté nécessaires à une action plus volontaire et plus globale.

Le titre II traite pour l'essentiel de questions fiscales comme son intitulé ne l'indique pas -les auteurs des intitulés n'ont guère été inspirés ! Une première question est de savoir jusqu'où aller trop loin sur la voie de la générosité au bénéfice des entreprises manutentionnaires, au risque d'un effet d'aubaine non justifié si les investissements ne sont pas au rendez-vous. La seconde question est celle de la capacité des collectivités locales et territoriales à se priver d'une ressource censée les aider à financer leur part dans les investissements publics.

L'intitulé du titre III est audacieux, avec sa manière d'articuler provisoire et définitif. Pourquoi ne pas l'appeler « Dispositions affectant le personnel et la propriété des outillages » puisque c'est de cela qu'il s'agit et on conviendra que ce n'est pas subalterne.

Vont cesser des activités d'opérateur exercées par les ports autonomes au moyen d'un outillage spécifique servi par un personnel qui lui est propre ; ce sont, le plus souvent, des équipements lourds. Cette mesure serait justifiée par le besoin d'unifier la chaîne de la manutention, à laquelle il faudrait une unicité de commandement. Soit, mais j'observe que, sur le terrain, le pragmatisme a prévalu et la coordination entre autorités portuaires et manutentionnaires donne des résultats globalement satisfaisants. On ne pourra

céder cet outillage sans poser la question de la transparence et de la publicité de son évaluation.

Se pose, surtout, la question sociale : le devenir des personnels qui, une fois de plus, tient la première place dans les médias constitue bien le point sensible de la réforme. Si par malheur, monsieur le ministre, votre plan de relance se soldait par un échec, les dockers pourraient vous reprocher de n'en avoir fait que le masque de l'ambition idéologique de privatiser le segment encore public de la manutention. C'est pourquoi le groupe socialiste se battra pour obtenir de meilleures garanties au bénéfice des personnels transférés en demandant, à l'article 10, la suppression de toute limite au principe de réintégration dans le grand port autonome des personnels licenciés ; en réclamant, à l'article 9, la négociation et l'adoption d'une convention tenant compte de la pénibilité de certains emplois, ainsi que la suppression d'un paragraphe litigieux par lequel le décret sur l'accord cadre pourrait conduire à en exclure certaines clauses. Nous estimons aussi qu'un article additionnel est nécessaire, destiné à parer au risque, réel, de voir s'établir le monopole d'une entreprise sur l'ensemble du territoire.

La tâche de secrétaire d'État chargé de porter la réforme de 1992 fut difficile, surtout pour le socialiste que je suis ! J'espère qu'aujourd'hui, les opérateurs maritimes et leurs représentants syndicaux pourront vérifier la continuité de mon engagement et ma volonté de voir la loi donner aux grands ports autonomes français les moyens de leur compétitivité sans porter atteinte aux garanties d'emploi et de salaire de leurs personnels.

C'est le droit mais aussi le devoir du Parlement que de se tenir informé des conséquences de la réforme. Or, le rapport prévu par la loi de 1992 n'a jamais été produit. Je suis sûr que notre rapporteur ne s'opposera pas à l'amendement du groupe CRC qui en prévoit la remise. (*Sourires*)

Le vote final de notre groupe dépendra du sort réservé à nos amendements et à l'existence, monsieur le ministre, d'engagements crédibles de votre part. Nous partageons votre ambition de relancer la filière portuaire en concentrant ses ports sur quelques grandes plates-formes, intégrées dans une vision cohérente de l'aménagement du territoire. Nous jugeons positivement la réforme du statut, des missions, de la gouvernance et du fonctionnement des grands ports autonomes. Nous estimons que la question sociale est soluble dans une application intelligente des dispositions du texte telles que nos débats pourront les améliorer. Mais nous savons tous, monsieur le ministre, que les performances des ports français dépendent au premier chef d'un effort considérable en matière d'infrastructures terrestres et fluviales, qui aurait appelé un engagement plus large, inscrit dans une loi de programme. En l'absence de ces garanties, le groupe socialiste, qui ne veut pas cependant entraver le processus de modernisation de

nos grands ports, s'abstiendra. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Patrice Gélard. – Nous nous félicitons de voir le Gouvernement nous soumettre ce texte avec le plan d'investissement qui l'accompagne et saluons la méthode retenue pour la réforme de nos grands ports.

La France, pays que la longueur de ses côtes vouait à la mer, s'est délibérément détournée, depuis trois siècles, de sa façade maritime. Nous attendons toujours le successeur du grand Colbert. Le Havre et Marseille ne sont plus respectivement qu'en cinquième et sixième position, derrière Anvers, Rotterdam, Gênes, Barcelone, demain Hambourg et Tanger. (*M. Revet le confirme*)

Au vu des difficultés qu'ont connues la SNCF et Réseau ferré de France pour doter notre pays des infrastructures de fret nécessaires, du choix, en matière fluviale, de la liaison Seine-Nord plutôt que Seine-Est, qui privilégie la desserte d'Anvers au détriment du Havre, de Bordeaux, de Nantes (*M. Revet le confirme*), on est en droit de s'inquiéter.

Alors même que les échanges maritimes connaissent un fort dynamisme, la situation de nos ports ne cesse de se dégrader depuis dix ans. M. Revet l'a rappelé, la part de marché des ports français en Europe est passée, entre 1989 et 2006, de 17,8 % à 13,9 %. Pourtant, la longueur de ses côtes et sa situation centrale en Europe donnent à la France vocation à être un haut lieu de transit. Ses ports pourraient être mieux reliés à leur *hinterland*. A l'heure du Grenelle de l'environnement, nous devons non seulement favoriser les moyens de transport les moins polluants et le multimodal mais aussi prévoir les interconnexions pour un maillage efficace et cohérent du territoire. Si tel n'est pas le cas à ce jour, la cause en est essentiellement à la pesanteur de l'organisation des ports et à la longueur des opérations de chargement-déchargement. De nombreux rapports, dont ceux de la Cour des comptes, en ont clairement fait l'analyse.

Avec ce texte, porteur d'une réforme stratégique des infrastructures portuaires, nos ports, grâce à l'autonomie et aux moyens financiers que nous allons leur donner, devraient retrouver le chemin du dynamisme économique et la place qui leur correspond. Sa disposition phare est le transfert à des entreprises privées des outillages et des personnels d'exploitation et de manutention. Les grutiers et les portiqueurs changeront, comme ce fut le cas pour les dockers en 1992, de statut. Que des inquiétudes se manifestent est compréhensible, mais ce transfert vers le privé ne devrait donner lieu à aucune diminution de salaire et, en cas de difficulté, les salariés concernés pourront retrouver leur statut.

Nos sept ports autonomes maritimes verront leurs activités recentrées sur leurs missions régaliennes d'aménageur et de gestionnaire du domaine du port. Ils devront élaborer un projet stratégique, qui pourra

faire l'objet de contrats d'investissements avec les collectivités locales. Je souligne l'intérêt de la mise en place de partenariats public-privé, indispensables au développement : les ports de nos concurrents européens ne sont pas gérés par l'État mais par les collectivités locales ou les chambres de commerce. J'insiste aussi sur la nécessité d'élaborer à brève échéance une loi d'orientation portuaire qui offre un cadre d'ensemble aux projets stratégiques.

S'agissant de leur gouvernance, elle sera modernisée, avec un conseil de surveillance et un directoire, pour assurer une meilleure réactivité et distinguer entre les missions de contrôle et la gestion courante de l'établissement. Mais est-ce bien là le système le mieux adapté pour l'avenir ? J'estime, à titre personnel, que le directoire ne doit pas être exclusivement composé de X-Ponts. Non point que je mette en cause les grandes compétences de nos ingénieurs, dont les ports du Proche et de l'Extrême-Orient portent témoignage faute de grands projets en France, mais ils ne sont peut-être pas les meilleurs promoteurs de nos ports, dont il faut à présent assurer, comme savent le faire les Hollandais et les Belges, l'expansion commerciale. Pour avoir siégé sept années au conseil d'administration du port du Havre, j'ai pu constater que cette instance est un haut lieu de dialogue, sinon de décision. Cette dimension risque de se perdre, même si le conseil de perfectionnement doit la restituer. Il me paraît à cet égard important que le choix des personnalités qualifiées désignées par le Gouvernement n'exclue pas certaines catégories, qui ont fait la preuve de leur utilité. Ainsi, le président du port du Havre a-t-il toujours été choisi, à la satisfaction de tous, parmi les membres de la chambre de commerce... Il me paraît indispensable, comme au rapporteur, que soient représentées les industries portuaires qui gèrent l'économie du port.

Les collectivités locales verront leur place affirmée aux côtés de l'État et un conseil de développement associera l'ensemble des acteurs du port pour épauler les instances de direction.

Je salue la méthode retenue par le Gouvernement et votre souci, monsieur le ministre, d'avancer dans le dialogue vers une progression négociée. La concertation en amont aura duré trois mois et se poursuivra en aval, comme cela est le sens des articles 8 à 11 du projet. Les partenaires sociaux disposeront, en vertu de la loi, de plusieurs mois pour définir ensemble, au plus près des réalités locales, les modalités de cette réforme. Enfin, un ambitieux plan de financement doit accompagner ce texte. L'État, en complément des contrats de projet 2007-2013, doit doubler sa participation sur la période 2009-2013. Un tel engagement ne peut que conforter les dispositions législatives que nous allons adopter.

Cette réforme des ports, qui s'inspire de ce qui se fait dans les pays européens du nord, est un vaste plan de relance dont la réalisation est progressive et négociée. Elle devrait permettre de créer plusieurs

milliers d'emplois, notamment dans les activités de transport et de logistique, et respecte les perspectives du Grenelle de l'environnement en favorisant une politique de transport multimodal. Le groupe UMP lui apporte son entier soutien. (*Applaudissements à droite*)

PRÉSIDENT DE M. PHILIPPE RICHERT,
VICE-PRÉSIDENT

M. Gérard Le Cam. - Ce projet de loi, présenté comme une réforme économique, constitue en réalité une réforme idéologique qui, en transformant les sept ports autonomes métropolitains en grands ports maritimes, continue la politique du Gouvernement et de sa majorité, politique de destruction des services publics, de démantèlement du domaine public maritime, de déficit démocratique et de fragilisation des personnels. Fondé sur une analyse erronée des causes des difficultés économiques des ports, votre projet de loi n'y répond pas de façon adéquate et il présente en outre de réels dangers sociaux, économiques et environnementaux. Vous confirmez, comme en 2004, votre volonté de mettre en concurrence ports français, territoires et salariés et de désengager l'État de la promotion de ses ports, situation déjà ancienne qui a conduit la Cour des Comptes, dans un rapport de 1999, « à douter que l'État ait une politique en matière portuaire ». Il est le responsable du retard de la compétitivité de ses ports et l'alibi de la fiabilité sociale n'est qu'un prétexte pour diminuer les droits des salariés et des syndicats. Contrairement aux ports français, les grands ports européens, que vous citez à juste titre en exemple, ont bénéficié de solides soutiens publics qui leur ont permis de se lancer dans des investissements d'infrastructures de grande ampleur. Quand le montant des concours financiers aux ports belges est de 360 millions d'euros en moyenne par an entre 1997 et 2005, il se réduit à 120 millions pour les ports français. Les subventions aux ports belges s'élèvent à 156 millions contre 70, moins de la moitié, pour leurs homologues français sur la même période. Pourtant, si des investissements lourds sont réalisés, les résultats sont positifs, comme en témoigne le cas de Port 2000, port leader en matière de croissance du trafic des conteneurs en Europe avec plus de 26 %.

Nous sommes tous d'accord sur le besoin de développer nos ports et le transport maritime, dont la pertinence environnementale et énergétique est nécessaire aux échanges européens. Nous devons moderniser les sites portuaires et organiser de manière stable, durable et fiable les transports terrestre, fluvial et ferroviaire qui les prolongent. Malgré leurs avantages géographiques, les ports français restent fragilisés par la faiblesse de leur *hinterland*. La croissance du trafic conteneur requiert un développement ferroviaire et fluvial important.

Vous n'avez de cesse de mettre en avant, pour justifier cette réforme, le Grenelle de l'environnement. Premièrement, aucun atelier du Grenelle ne s'est prononcé sur cette réforme et aucune des propositions du groupe de travail transport n'a été encore mise en œuvre. Deuxièmement, quelle crédibilité accorder à un gouvernement qui diminue régulièrement les crédits du transport ferroviaire et particulièrement du fret, qui abandonne des projets de tunnels ferroviaires au profit de tunnels routiers ou qui n'a pas su mener à bien les projets d'autoroute des mers ? Le désengagement de l'État s'explique largement par l'absence de volonté politique d'œuvrer dans le sens du développement durable.

Une maîtrise publique du secteur portuaire est indispensable à la cohérence des décisions et au respect de l'intérêt général. Le secteur portuaire doit relever d'un véritable service public afin de garantir la cohésion sociale et territoriale. Des milliers d'emplois induits sont en cause et on ne saurait confier quelque développement durable que ce soit à la concurrence libre et non faussée qui vous est si chère. Concurrence largement mise à mal par le projet de loi, qui favorise la constitution de monopoles privés au profit des quelques grands groupes qui auront les moyens de dicter leur loi. La privatisation des outillages et les transferts de personnels de manutention organisés à leur profit sont largement inspirés du rapport Gressier. Ce document présente la réforme, et ce n'est pas pour nous rassurer, comme la suite logique de la loi de juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, texte auquel le groupe communiste s'était fermement opposé. Le Gouvernement avait annoncé, grâce à cette loi, la création de 50 000 emplois : l'effectif des docks a été divisé par deux ! Alors quand vous nous promettez 30 000 emplois supplémentaires, nous doutons sérieusement de ces prévisions ! En réalité, le bilan de la réforme de 1992 et l'expérience du port de Dunkerque, laboratoire de la réforme proposée, sont socialement catastrophiques, économiquement coûteux et inefficaces. Mais tout cela, vous le savez déjà et c'est peut-être pourquoi vous n'avez pas, depuis plusieurs années, déposé devant le Parlement, méconnaissant allègrement vos obligations légales, le rapport sur les activités de manutention portuaire. C'est donc sciemment que vous engagez aujourd'hui la généralisation des erreurs d'hier !

En bref, il est proposé, pour relancer l'activité portuaire, de privatiser les services rentables de l'État et de faire des personnels la variable d'ajustement pour garantir les profits des opérateurs privés. Aujourd'hui, dans les ports, l'ensemble des dépenses est équilibré avec l'ensemble des recettes. En transférant les opérations commerciales au secteur privé, le Gouvernement prive les établissements des recettes générées par les redevances d'outillage et reporte tout sur les droits de port et les redevances domaniales. Rien n'est prévu pour pallier les conséquences de telles pertes. De plus, à aucun

moment il n'est question d'évaluer les propriétés de personnes publiques, susceptibles d'être cédées et qu'on risque donc de céder à une valeur inférieure à leur valeur réelle. Cette crainte est d'ailleurs confortée par le fait qu'il n'est jamais question de faire peser sur les opérateurs privés le coût de l'investissement de l'État ou des collectivités territoriales pour l'acquisition de ces matériels. Rien n'est prévu non plus pour garantir que l'opérateur privé exploitera durablement ces matériels sur le site qui les lui a cédés. Ensuite, quelles entreprises pourront réellement assumer les transferts d'outillage et de personnels ? Quelques grands groupes seulement, qui sont déjà en place, en auront les moyens. Mais avec cette différence importante que les petites entreprises ne pourront plus louer au port pour quelques jours les matériels nécessaires à leur activité. Si les ports ne conservent plus les activités jugées rentables, comment valoriseront-ils l'emploi industriel notamment quant celui-ci dépend d'activités portuaires peu rentables ? Pour les trafics à faible valeur ajoutée, les ports abaissent les coûts pour les usagers mais permettent à ces entreprises de faire vivre une économie locale, voire régionale. Enfin, le projet de loi, en contradiction avec le droit communautaire, va instaurer de vrais monopoles privés comme le montre la procédure de cession des biens à l'article 7.

Les transferts de personnels prévus par l'article 8 ne sont pas nécessaires, comme le prouve l'exemple du Havre, à l'instauration d'un commandement unique. Une mise à disposition des personnels par le port pourrait atteindre cet objectif tout en présentant des garanties pour les salariés. De plus, avec les articles 9 et 10, le Gouvernement nous demande de préjuger d'un dispositif qui sera négocié après l'adoption du projet de loi. Nous nous opposons fermement à signer ce chèque en blanc, surtout quand on connaît la politique du Gouvernement en matière de droit du travail. Dans le projet de loi, aucune garantie qui ne soit vidée de son contenu dans la ligne suivante ! Si l'article 10 assure que le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés à des obligations qui incombaient au grand port maritime à la date de la signature de la convention de transfert, l'article 11 remet en cause cette garantie en renvoyant au code du travail, lequel prévoit, en cas de cession, une nouvelle négociation des conventions collectives. L'article premier *ter* fait également référence à la filialisation des activités de l'établissement public : là encore, aucune garantie sur le statut et les conditions de travail des salariés, notamment parce que ces filiales ne seront pas majoritairement publiques. Les sénateurs du groupe communiste s'opposent au *dumping* social organisé par le texte et à la fragilisation des personnels transférés mais également des personnels des filiales de l'établissement public.

Les modifications apportées à la gouvernance des ports et à leur conseil d'administration remettent en cause les faibles garanties apportées par la loi de démocratisation de 1983. Il est prévu que le Grand

port maritime sera dirigé par un directoire sous le contrôle du conseil de surveillance. Dans cette nouvelle organisation, le rôle décisionnaire de l'État est nettement réduit. Mais surtout la représentation des salariés n'est pas assurée de manière satisfaisante. Non seulement le nombre des représentants du personnel est réduit mais les personnels de manutention et les dockers risquent, de manière certaine pour ces derniers, de ne plus être représentés. Pourtant, ce sont des acteurs importants du port. On peut s'étonner également que les chambres de commerce et d'industrie, qui jouent un rôle important dans l'activité de certains ports, ne soient plus représentées.

Vous instituez également, « dans l'esprit du Grenelle » comme vous le précisez, un conseil de développement. Si l'esprit du Grenelle, c'est l'affirmation de principes sans pouvoirs réels pour les mettre en œuvre, alors l'objectif est atteint avec ce conseil. Il est intéressant de noter, et cela en dit long sur votre conception de la gouvernance des ports, que c'est dans l'instance qui a le moins de pouvoir que les salariés sont le mieux représentés.

Ce projet de loi est une réponse inappropriée au problème de la relance des ports et qui ne saurait remplacer un investissement sérieux de l'État. Ce texte, parce qu'il ne vise qu'à satisfaire les intérêts privés de quelques patrons, est une véritable atteinte au service public portuaire, au domaine public maritime, aux personnels et à la gouvernance démocratique des ports. De plus, il risque d'avoir des conséquences indirectes néfastes sur d'autres bassins d'emplois. Pour toutes ces raisons, le groupe CRC votera contre ce texte. Cela ne signifie pas qu'il ne faut rien faire, cela signifie qu'il ne faut pas faire cela. *(Applaudissements sur les bancs CRC)*

Mme Catherine Morin-Desailly. – L'évolution du transport maritime international et particulièrement la forte expansion du trafic par conteneurs ont modifié le paysage portuaire européen. De plus, l'élargissement de l'Union déplace les flux de marchandises vers le centre de l'Europe.

Par sa position géographique et son histoire, la France dispose d'atouts portuaires. Pourtant, les principaux ports français ont continué à perdre des parts de marché, plus particulièrement dans le trafic de conteneurs. Si la France veut y occuper une place significative au niveau européen et maintenir une économie portuaire riche en emplois, elle doit surmonter des handicaps qui lui sont propres et remplir certaines conditions, toutes nécessaires mais dont aucune n'est suffisante par elle-même : une répartition nette entre ce qui est de la responsabilité de l'État et ce qui est de la compétence des établissements portuaires ; l'existence de grands terminaux capables de traiter une masse de plus en plus importante de trafic dans un temps de plus en plus court ; une organisation de ces terminaux confiant aux ports autonomes la charge des infrastructures et

de la régulation de la place et aux entreprises leur exploitation, comme c'est le cas dans les autres grands ports européens ; enfin, des dessertes performantes, notamment en matière ferroviaire et fluviale.

Il y a urgence à réformer notre organisation portuaire, et notamment celle de nos ports autonomes. Les avant-projets de loi de modernisation, élaborés en 2001 puis en 2003, n'ont pas abouti et nous sommes aujourd'hui dans la situation paradoxale où, avec des atouts géographiques considérables, les ports français n'occupent plus une place maîtresse dans les flux commerciaux à destination du territoire national.

Ce projet de loi apporte des réponses structurelles aptes à restaurer la compétitivité des ports français.

Le texte recentre les ports sur leurs missions régaliennes d'aménageurs et de gestionnaires ; ils seront désormais propriétaires de plein droit du domaine portuaire. Le développement sera mieux planifié -et mieux en harmonie- avec le territoire des collectivités alentour. Dans l'agglomération rouennaise, l'activité portuaire représente plus de 22 000 emplois directs, indirects et induits -30 000 en comptant les sites de Port-Jérôme et Honfleur- et le chiffre d'affaires lié au fret chargé et déchargé atteint près d'1 milliard d'euros par an ! Dans le projet stratégique que chaque port devra établir, les spécificités locales seront encore mieux prises en compte et les externalités positives ne pourront que croître.

Désormais, toute la manutention sera placée sous un commandement unique : plus de casse-tête pour coordonner manutention verticale, aujourd'hui réservée aux portiqueurs et grutiers, salariés de droit privé du port autonome, et manutention horizontale, confiée aux dockers du secteur privé. La productivité des opérations augmentera, tout comme l'investissement privé dans les ports. Toutefois, il faudra déployer une grande pédagogie, afin d'expliquer tant les enjeux de la réforme que les garde-fous qui l'accompagnent. Vouloir obtenir des garanties sur son avenir professionnel, quoi de plus légitime ? Le groupe de travail sur le dialogue social a notamment pour vocation de rassurer les catégories concernées. Monsieur le ministre, vous avez donné toute sa place à la concertation. *(M. Jean-Claude Gaudin renchérit)* Les partenaires sociaux devront parvenir à un accord-cadre avant le 31 octobre 2008. Le présent texte fixe un cadre législatif au cas où ces négociations échoueraient : une sortie de crise est donc prévue, qui restaurera la crédibilité des ports français par rapport à leurs concurrents européens. Il est nécessaire d'avancer rapidement, car le conflit social actuel a fragilisé de nombreux opérateurs.

Le projet de loi réforme aussi la gouvernance. Aujourd'hui, les ports autonomes sont gérés par des conseils d'administration aux effectifs pléthoriques, si bien que les responsabilités sont diluées entre les

professionnels et les financeurs des ports, État et collectivités territoriales, qui disposent de moins du tiers des voix.

M. Jean-Claude Gaudin. – C'est injuste !

Mme Catherine Morin-Desailly. – Le texte remplace le conseil d'administration par un conseil de surveillance et un directoire, où l'État et les collectivités locales ont voix prépondérante. Il en résultera une distinction plus claire entre stratégie et contrôle d'une part, gestion courante d'autre part. Inspiré sans doute par le Grenelle de l'environnement, un conseil de développement conciliera les aspects économiques, sociaux, environnementaux. Autre mesure primordiale, la possibilité de créer un conseil de coordination entre ports. Depuis 2005, une expérimentation est en cours. Les ports de Rouen et du Havre, par exemple, ont démarré une coopération. Les résultats en sont encore limités, mais le code « de bonne conduite » vise à prévenir redondance des investissements, guerre tarifaire ou encore détournements de trafic ; les deux ports mettent aussi en commun des informations et élaborent des stratégies communes sur le dragage, les services de trafic maritime ou la logistique. Inspirons-nous des complémentarités développées entre Anvers et Rotterdam ! Le port de Rouen ambitionne, avec un armateur, de développer un trafic fluvial est-ouest des conteneurs déchargés au Havre, en se positionnant comme une plate-forme logistique avancée. Cet axe de développement exigera bien sûr une coopération renforcée entre les deux ports normands : le projet de loi l'autorise.

La présente réforme doit aboutir rapidement, pour que nous sortions de l'impasse actuelle. Mais ne nous limitons pas à une réflexion sur la seule façade maritime. Une politique portuaire réussie passe par de bonnes liaisons avec l'intérieur du territoire. Pour reprendre un mot déjà cité, « la bataille maritime se gagne à terre ». (*M. le rapporteur renchérit*) La concurrence s'exerce en effet entre chaînes de transport ; la compétitivité d'un port dépend donc largement de l'étendue de son arrière-pays, du coût et de la fiabilité de ses dessertes terrestres. Songez que pour l'acheminement d'un conteneur entre Lyon et l'Asie, la part terrestre représente le tiers du coût ! Actuellement, la route prédomine. Chaque jour, à Rouen, 36 000 poids lourds, transportant éventuellement des matières dangereuses, circulent dans l'agglomération. M. Perben avait annoncé en mars 2006 le contournement par l'est, le chantier devant débuter en 2008-2009. Cet ouvrage contribuera à la fois au développement économique et à la qualité de vie dans l'agglomération. Quelle est aujourd'hui la position du Gouvernement sur ce dossier ? Le calendrier peut-il encore être tenu ?

Les transports terrestres doivent prendre en compte la massification du trafic et l'élargissement de l'*hinterland* à mesure que les frontières s'ouvrent. Or ni le transport ferroviaire ni le transport fluvial n'ont pu remettre en cause la suprématie de la route. Et ils ont

été jusqu'à présent plutôt concurrents que complémentaires. Souhaitons que le Grenelle de l'environnement modifie les choses...

Monsieur le ministre, vous avez annoncé un ambitieux plan d'investissement pour les ports. *Quid* du fret ferroviaire -je songe à la « diagonale Ecofret » qui desservirait Port 2000 ?

En conclusion, je félicite le rapporteur de son travail et j'indique que nous soutenons la réforme. (*Applaudissements au centre et à droite*)

M. Jean-Noël Guérini. – Ce secteur clé de l'économie a besoin d'une stratégie cohérente, accompagnée de réponses claires aux interrogations des professionnels. Personne ne nie la nécessité d'une réforme. Encore les mesures doivent-elles être à la hauteur des enjeux.

Chacun connaît les retards accumulés ces six dernières années. Le transport maritime mondial croît, les parts de marché des ports français se réduisent comme peau de chagrin : leur activité augmente deux fois et demie moins vite que celle de l'ensemble des places portuaires européennes. Aujourd'hui, la France ne représente pas 14 % du commerce maritime européen. Cela est d'autant plus inquiétant que le volume du trafic conteneurs a doublé ces dix dernières années et doublera à nouveau durant les sept prochaines. Au classement mondial, le Havre pointe à la trente-sixième place, Marseille à la soixante-dixième... Recul dramatique au profit non pas même des dragons du sud-est asiatique mais des autres ports de notre vieux continent !

Le port de Marseille, premier de la Méditerranée pour son trafic global, a perdu en deux décennies plus du tiers de ses parts de marché. Ses performances financières sont louables, mais il n'a attiré que 5,5 % de l'augmentation des échanges en dix ans, ce qui traduit un évident manque de compétitivité. On invoque le coût de la main d'œuvre. Mince argument...

Pour faire accepter politiquement, économiquement et socialement le projet, le terme de « relance » a dans un premier temps été préféré à « réforme portuaire ». Mais de relance il n'est plus question dans le projet de loi, sinon, brièvement, dans l'exposé des motifs.

Vous dressez rapidement un simple constat alors qu'il s'agit d'une part essentielle du problème. Où est le souffle, où sont l'ambition et le dessein ? Pour toute proposition concrète, vous transférez la propriété de l'outillage en rebaptisant les ports autonomes « grands ports maritimes ». Voilà une belle occasion gaspillée quand il aurait fallu définir une stratégie globale !

Tous les observateurs soulignent l'absence de stratégie lisible de l'État depuis plusieurs années. La réussite des ports du Benelux tient sans doute à l'efficacité de leur organisation technique et commerciale, mais elle résulte d'abord de leur capacité d'adaptation à la taille croissante des navires et aux nouveaux modes qu'ils imposent grâce à une

association intelligente des investissements publics et privés pour allier efficacité dans l'exploitation et performance de la desserte, ce qui détermine la profondeur de l'*hinterland* : nous avons ici plusieurs porte-conteneurs de retard. Alors que la moitié de la desserte terrestre des ports du Benelux s'opère par voie fluviale ou ferroviaire, 85 % de celle du port de Marseille s'effectue par la route et les bassins de Fos n'ont toujours pas de desserte autoroutière.

M. Charles Josselin. – Eh oui...

M. Jean-Noël Guérini. – Cela tient à la faiblesse du soutien financier au développement des infrastructures ainsi qu'à l'absence d'investissement pour la desserte... C'est ainsi que Fos 2XL, le premier investissement significatif pour Marseille depuis quinze ans, mobilise 206 millions d'euros, une somme dérisoire quand on la compare aux 600 millions investis à Anvers, aux 2,9 milliards de Rotterdam, au 1,2 milliard de Hambourg, ou encore aux 300 millions de Gênes-La Spezia, aux 500 millions de Barcelone ou encore aux 450 millions d'Alger. Sur ces ports, les investissements privés ne se sont pas substitués à ceux que le public a consacrés aux dessertes.

Je comprends que l'on encourage l'investissement privé, qui crée la richesse, et qu'on le sécurise, mais pourquoi ce texte si longtemps annoncé -et espéré- n'est-il pas à la hauteur des défis de la mondialisation ? Je ne vois nul plan de relance, nulle stratégie, nulle pratique de reconquête. J'attends donc, monsieur le ministre, des réponses chiffrées sur les infrastructures. Pourquoi ne dit-on mot de la stratégie d'investissement et de la compétence des ports pour l'aménagement du territoire, alors que la concrétisation des projets dépend de l'approbation des schémas directeurs ?

Le projet traite en revanche de l'organisation du travail des terminaux comme si l'objectif était de privatiser la manutention. Certes, une réforme peut accroître la productivité -nul ne le nie- mais si l'unicité du commandement est admise, le regroupement des grutiers et des dockers n'est nécessaire qu'en cas d'opérateur unique, sauf à créer de nouvelles citadelles. Chaque port doit mettre en place des solutions adaptées à sa situation.

En 1992, on présentait déjà la privatisation comme la solution mais à quelle évaluation de la précédente réforme a-t-on procédé ? Celle de 1992 n'est pas allée jusqu'à son terme et celle de 2008 devrait l'achever. Elles ont surtout souffert de ne porter que sur les facteurs de productivité au lieu de s'inscrire durablement dans une stratégie de développement.

Une réforme qui concerne le personnel doit se préoccuper des hommes. Elle ne peut se concevoir qu'avec eux et non pas contre eux. Ils ont un statut, une histoire et l'on ne peut rayer leur légitimité d'un trait de plume sans renier notre propre histoire. Le Gouvernement a ouvert le champ de la concertation. Celle-ci ne saurait être un théâtre d'ombres parce que

les dispositions législatives sont trop précises ou les décrets prématurés. L'article 10 ne doit pas être un couperet : un retour dans le public ne met pas l'édifice en péril ! Les salariés portuaires et les entreprises de manutention doivent avoir très vite des perspectives d'avenir, lesquelles passent par la réaffirmation de la prééminence du rôle de l'État.

Quant à la réforme de la gouvernance, elle appelle bien des éclaircissements. Le texte est très évasif sur la composition et les pouvoirs du directoire. Aura-t-il, comme on l'a dit, une coloration très proche du monde de l'entreprise et quelle place les collectivités territoriales y tiendront-elles ? Le rôle du conseil de surveillance mérite d'être précisé. Avec cinq représentants, l'État restera l'acteur principal, une responsabilité qu'il doit assumer.

La place des collectivités territoriales reste très marginale en termes de pouvoir malgré l'importance de leurs financements, parfois supérieurs à ceux de l'État. Je crains que celui-ci ne leur renvoie une charge financière que ses caisses vides ne lui permettent plus d'assumer. Les cessions d'actifs ne doivent pas favoriser le désengagement que les citoyens réprouvent. Non, ce projet ne doit pas ouvrir la porte à l'abandon de terrains à des fins spéculatives : il faut préciser les obligations des ports.

Oui, j'appelle de mes vœux une réforme mais ce texte ne répond pas aux exigences de l'heure. Il fait l'impasse sur le nécessaire rattrapage des investissements publics et n'est pas assez équilibré pour le personnel auquel il faut offrir des garanties et des perspectives d'avenir négociées et approuvées par le Parlement. Nous nous abstiendrons sur ce projet qui n'est pas à la hauteur des défis à relever pour remettre les ports français sur les voies de la croissance. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Jean-François Le Grand. – Mon propos sera bref car je fais miennes les réflexions que M. Gélard a excellemment formulées. Je me bornerai donc à relever qu'en vous inscrivant dans la suite du Grenelle de l'environnement, vous affirmez la nécessité de recodifier la société sur la base d'un développement durable. C'est en effet sur une planète aux ressources limitées que nous devons promouvoir l'économie -vaste programme...

Il faudra lutter contre les intérêts particuliers ou sectoriels érigés en intérêt général : le combat sera rude ; je vous félicite de l'avoir engagé. Ne faudra-t-il pas, *mutatis mutandis*, transposer cette démarche aux transports aériens, ce que la loi de 2005 pourrait bien avoir facilité ?

Vous voulez promouvoir les alternatives aux transports routiers et j'espère que nous atteindrons en 2012 l'objectif ambitieux de 25 % pour le fret non routier.

C'est toute la chaîne du transport qui doit être remise en perspective. Encore faut-il que des crédits viennent abonder cette politique. Bien sûr, les collectivités et les entreprises privées devront faire des efforts, mais l'État devra prendre toute sa part pour parvenir aux 25 % de fret non routier.

Avec le statut de grands ports maritimes, nos sept grands ports pourront accroître leur compétitivité et la France retrouverait ainsi sa place de grande puissance maritime. Or, aujourd'hui, notre flotte de commerce est à la 31^{ème} place et le tonnage au 28^{ème} rang. En quelques années, la chute a été rude ! Lorsque je rapportais sur les ports maritimes, les chiffres étaient beaucoup plus séduisants. Cette chute est d'autant plus inquiétante que nous disposons d'une façade maritime tout à fait exceptionnelle et que 35 % du trafic maritime mondial transite par la mer du Nord ; Anvers est le premier port français ! On ne peut donc fixer des objectifs sans disposer de moyens. « L'agilisation » à laquelle vous procédez, monsieur le ministre, est de bon augure.

M. Jean-Claude Gaudin. – Il était temps de le faire !

M. Jean-François Le Grand. – Encore faut-il que les efforts soient partagés.

M. Jean-Claude Gaudin. – Très bien !

M. Jean-François Le Grand. – Je ne reviendrai pas sur les quatre axes principaux. Vous reprenez les modèles qui ont réussi aux autres ports européens : ainsi, nous serons à égalité de concurrence.

La coordination des ports est une absolue nécessité mais la réforme devrait aller au-delà. C'est pourquoi j'ai déposé trois amendements pour qu'au niveau des façades, ou des sous-façades maritimes, il y ait toujours complémentarité entre les grands ports et les ports secondaires qui ont été transférés aux conseils généraux ou, comme Cherbourg, à un syndicat mixte. Ces ports devront être complémentaires des grands ports, sinon nous assisterons à une distorsion des moyens qui finira par être gênante. Nous devons donc procéder à un toilettage du code maritime pour nous adapter aux transferts de compétences.

Enfin, il ne faudra pas oublier de prendre en compte la biodiversité. J'ai d'ailleurs déposé quelques amendements sur les espaces naturels. La gestion de réserves foncières doit rester de la compétence des grands ports. D'ailleurs, il faut toujours associer l'économique à l'environnemental.

Les ports doivent agir comme de véritables acteurs économiques dans la chaîne des transports, avec des prises de participation à l'extérieur, partenariats avec les transporteurs, la logistique et le ferroviaire.

M. Josselin a parlé, à juste titre, du volet prospective à moyen et long termes. Les orientations et les objectifs doivent en effet dépasser 2012. Les

projets stratégiques ne peuvent être atteints à si court terme car les temps de latence sont importants entre la décision et les effets produits par la décision. C'est pourquoi il serait bon de donner au volet prospective des objectifs à l'horizon 2025. (*Applaudissements à droite*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je veux tout d'abord remercier les orateurs, et notamment M. le rapporteur.

M. Josselin a rappelé, à juste titre, que la réforme de 1992, à laquelle il avait participé, était courageuse et j'ai apprécié son attitude constructive, ainsi que celle de M. Guérini, même si, pour l'instant, ils ont l'intention de s'abstenir.

Je veux aussi remercier M. Gélard, M. Le Grand et Mme Morin-Desailly pour leur soutien. Les orientations financières ne peuvent figurer dans ce texte mais elles devront être précisées ultérieurement afin de les inscrire dans le marbre car l'État est bien décidé à mettre en œuvre ce plan de relance.

Après le Grenelle de l'environnement, ce projet de loi était nécessaire. Il sera suivi d'autres textes.

Mme Morin-Desailly a évoqué le problème du contournement de Rouen. Cette affaire est très importante car chacun connaît les difficultés de la desserte ferroviaire de Rouen et du Havre. Nous en reparlerons ensemble.

M. Josselin est revenu sur les autoroutes de la mer. Les choses avancent, notamment avec la liaison entre Toulon et Rome...

M. Jean-Claude Gaudin. – C'est un beau succès !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Certes, même si le point d'équilibre n'est pas encore atteint. Il en est de même pour les ports atlantiques et ceux de Bilbao et de Santander. Lors de la présidence française de l'Union européenne, nous aurons une réunion informelle du conseil des ministres des transports les 1^{er} et 2 septembre à La Rochelle, dès que le parti socialiste aura libéré les chambres d'hôtel (*sourires*), afin de travailler sur ces fameuses autoroutes de la mer. J'espère y associer les ministres marocains, tunisiens et algériens.

Ce texte a été annoncé par le Président de la République à Marseille lors de l'inauguration de la nouvelle ligne de tramway.

M. Jean-Claude Gaudin. – Le 4 juillet !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est exact. Si nous avons attendu autant, c'est parce qu'il fallait que ce projet de loi soit conforme aux orientations du Grenelle de l'environnement. La politique portuaire ne peut se concevoir en dehors d'une politique de transports globale et de report modal, comme l'a dit M. Le Grand.

Ce projet de loi est cohérent et nous examinerons avec attention tous les amendements puisque le Sénat

a parfaitement bien travaillé. Je forme même le vœu de faire changer d'avis M. Le Cam en cours de discussion. (*Sourires et applaudissements à droite*)

La discussion générale est close.

Hommage à une délégation étrangère

M. le président. – (*Mmes et MM les sénateurs se lèvent*) Je tiens à saluer une délégation de la grande commission du Parlement de Finlande venue s'entretenir avec la délégation à l'Union européenne du Sénat, à la veille de la présidence par la France de l'Union.

Au nom du Sénat tout entier, je vous souhaite un bon séjour à Paris et de fructueux entretiens. (*Applaudissements*)

Réforme portuaire (Urgence - Suite)

M. le président. – Nous poursuivons l'examen du projet de loi portant réforme portuaire.

Question préalable

M. le président. – Motion n°18 rectifiée, présentée par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi portant réforme portuaire (n° 300, 2007-2008).

M. Robert Bret. – Il y a presque un an, de passage à Marseille pour inaugurer le tramway, le Président de la République estimait qu'il fallait réformer les ports autonomes. A l'évidence, cette annonce était consécutive aux dix-huit jours de grève sur le bassin pétrolier de Lavera et de Fos-sur-Mer des salariés du port autonome de Marseille qui demandaient que des agents portuaires soient employés pour le branchement et le débranchement des navires sur le nouveau terminal méthanier de Fos.

Aujourd'hui, reprenant le *leitmotiv* du Medef, selon lequel les ports autonomes français sont à l'écart de la croissance mondiale parce qu'ils sont gérés comme des établissements publics, le Gouvernement nous soumet, en urgence, un projet s'appuyant sur le rapport Gressier qui part du principe que la réforme de 1992 relative au statut des dockers et l'expérience de Dunkerque sont positives et qu'elles doivent donc faire référence. Certes, mais aucune étude n'a été réalisée alors que le texte de 1992 prévoyait qu'un rapport annuel serait déposé devant le Parlement pour faire le point sur cette réforme. De plus, l'exemple de Dunkerque, qui fait office de laboratoire, laisse perplexe puisque c'est le seul port présentant un bilan

négatif : moins 6 % pour les conteneurs et moins 4 % pour le trafic global !

En revanche, une étude de la CGT portant sur la période 1991-2006 démontre que ces mesures ont conduit à un bilan socialement catastrophique puisque moins de 50 % des emplois promis ont été créés, économiquement coûteux et commercialement inefficace puisque seules 6 millions de tonnes de marchandises supplémentaires ont transité par ce port. Dès lors, comment croire que les propositions de ce projet de loi soient fondées ?

Si l'on veut que nos ports comptent parmi les grands ports internationaux, ne nous trompons pas de diagnostic. La France doit engager une véritable politique portuaire et de transport maritime et non se contenter de croire que le privé est préférable au public.

Nos ports présentent certes des faiblesses mais aussi des atouts : générateurs d'emplois, directs et indirects, outils d'aménagement du territoire, ils assument une mission d'intérêt général. Mais encore faut-il leur donner les moyens de fonctionner et de se développer ! Marseille-Fos, c'est 1 400 sociétés, 20 000 emplois directs, 31 000 emplois indirects, 6 milliards de chiffre d'affaires, 44 millions de taxe professionnelle ; c'est un port polyvalent unique en Méditerranée, doté d'un niveau d'outillage élevé, d'une réparation navale réputée, jouissant d'une position géographique exceptionnelle !

En quoi l'unité de commandement est-elle incompatible avec la maîtrise publique ? On peut tout à fait réorganiser le travail autour de coopérations transversales et de conventions avec un établissement portuaire commandeur, sur le modèle de Port 2000 au Havre, où le trafic conteneurs a augmenté de 26 % en 2007 ! Seule la maîtrise publique permet de renforcer les liens avec l'arrière-pays, en organisant la complémentarité entre les ports décentralisés autour des grands ports autonomes. Seul l'État peut assurer une telle synergie sur tout le littoral. D'autant que la maîtrise publique n'empêche nullement l'investissement privé, comme en témoigne à Marseille l'extension des capacités de traitement des conteneurs, engagée depuis 2000, qui s'appuie sur la concession des terminaux à des opérateurs privés internationaux.

Quelle mauvaise foi que de rendre les salariés et leurs organisations syndicales seuls responsables de la faible productivité et rentabilité des ports, alors qu'aucune perspective commerciale, aucune orientation stratégique, aucune programmation financière n'ont été engagées ces trente dernières années ! Les syndicats ne s'opposent pas pour le plaisir mais pour sauvegarder l'emploi et défendre le statut du salarié !

Dix-huit jours de grève à Marseille peuvent-ils anéantir une politique portuaire nationale ? Cette politique n'existe pas ! Lorsque des investissements

sont programmés, des politiques pérennes appliquées, les personnels sont capables de faire preuve de professionnalisme et de participer au développement des ports, qu'il s'agisse de Port 2000 au Havre, de 2XL et 3XL à Marseille, ou de l'anse Saint-Marc à La Rochelle. Marseille vient de remporter l'appel d'offre de la plus grande forme de radoub d'Europe, capable de recevoir des bateaux de plus de 400 mètres !

Les ports du Nord connaissent aussi des mouvements de contestation, mais les gouvernements concernés cherchent plutôt à résoudre les conflits qu'à les monter en épingle. C'est toute la différence avec un État, pourtant actionnaire principal, qui stigmatise les syndicats tout en prônant la libéralisation pour mieux se défaire de ses responsabilités !

Une réforme est nécessaire, elle serait même salvatrice. Mais elle suppose d'identifier les causes réelles de notre retard. Nos sept ports voient tous leur compétitivité baisser, notamment dans le secteur des conteneurs, où notre part est passée de 11,7 % à 6,2 % dans un marché en pleine croissance. Mais les autres ports européens connaissent également des difficultés de saturation et de croissance. Si Marseille-Fos est quatre fois plus petit que Rotterdam, à qui la faute ? L'État s'est désengagé au fil des ans, conduisant les ports autonomes à s'endetter et à recourir au privé.

De 2000 à 2006, la contribution nette de l'État pour les sept ports aura été de 140 millions, soit 13 % de l'effort d'investissement -à défaut des 60 % prévus- contre 42 % à Anvers ! Les investissements des grands ports européens en matière d'infrastructures, notamment pour accélérer la rotation des navires, sont sans commune mesure avec ceux réalisés en France. Il y a un impact direct sur la productivité : en 2007, Anvers a fait autant que Le Havre et Marseille réunis !

Faiblesse des investissements mais aussi absence d'une véritable politique portuaire : à Marseille, le patronat s'est longtemps contenté de la rente coloniale et de celle des produits pétroliers sans réaliser les investissements nécessaires. La faiblesse de l'arrière-pays ne permet pas un remplissage à 100 % des bateaux. Nos coûts portuaires sont pourtant faibles, mais, faute de moyens matériels et logistiques, la qualité de l'offre est insuffisante. Ce n'est pas que les hommes sont incompetents, mais les infrastructures et les dessertes ne sont pas à la hauteur des enjeux. À l'heure des délocalisations, 5 % seulement des entrepôts de produits asiatiques se trouvent en France, 56 % aux Pays-Bas !

Quelle sera la fiabilité de nos ports lorsque les outillages auront été cédés au privé et que prévaudra la concurrence entre opérateurs ?

M. Jean-Claude Gaudin. – Cela marchera mieux !

M. Robert Bret. – La maîtrise publique permet un équilibre entre les recettes et les dépenses des ports,

entre les différentes activités et professions. Qu'en sera-t-il demain ? La volonté de spécialiser les ports menace certaines activités. Qui assumera le rôle du service public ? Il faut intégrer des critères de responsabilité sociale territoriale. Nous reviendrons sur le transfert de la responsabilité des activités ferroviaires et de l'organisation des dessertes à l'autorité portuaire.

À Marseille, sur 1 489 agents, 230 à 270 seraient transférés au privé, 400 à 440 à des filiales, 830 resteraient affiliés à l'établissement portuaire. Si tout est déjà décidé, à quoi bon préciser dans la loi que les négociations se poursuivront jusqu'au 1^{er} novembre 2008 ? La réforme privera les établissements des recettes générées par les redevances d'outillage et tout sera reporté sur les droits de port et les redevances domaniales. Au public les déficits, au privé les bénéfices !

La privatisation des outillages entraînera leur assujettissement à la taxe professionnelle, ce qui entraînera une augmentation du coût de passage pour compenser ce prélèvement. Or, ni la Belgique, ni l'Espagne, ni les Pays-Bas, ni le Royaume-Uni ne sont assujettis à une telle taxe ! Ce n'est donc guère une mesure concurrentielle ! Le principe constitutionnel d'égalité devant l'impôt est bafoué. Qui compensera demain le manque à gagner des collectivités territoriales, qui ont financé et réalisé certains investissements dans les ports ? On demande aujourd'hui au Parlement de céder l'argent des contribuables au profit des actionnaires !

M. Jean-Claude Gaudin. – Vous exagérez !

M. Robert Bret. – Quant à la nouvelle gouvernance, elle consiste en un directoire qui concentre tous les pouvoirs et un conseil de surveillance sans moyens de contrôle ni d'action. En outre, seuls les personnels de l'établissement public sont cités. Pour les entreprises privées et les filiales, on renvoie au décret... Enfin, pourquoi exclure les chambres de commerce et d'industrie de cette réforme ?

Si nous sommes favorables, comme les personnels portuaires, à une réforme intelligente et intelligible, nous ne saurions valider un texte où tous les fondamentaux font défaut. Où est l'accord-cadre garantissant les droits des salariés ? Soit le transfert des salariés est acté, et le délai prévu ne sert qu'à éviter un conflit, soit les négociations sont réellement en cours, et il faut reporter l'examen de ce texte ! Où est la budgétisation des transferts ? Il est impensable de faire cadeau au privé des installations portuaires existantes.

Une programmation des investissements de l'État est indispensable. Après trente ans de sous-investissement, il nous faut de vraies garanties pour l'avenir !

Il est *a fortiori* nécessaire de définir les missions économiques, sociales et environnementales de chacun des partenaires. Développer les autoroutes de la mer, le cabotage, le ferroviaire, voilà ce que serait une véritable réforme. S'agissant par exemple du ferroviaire...

M. le président. – Veuillez conclure !

M. Robert Bret. – ...si l'on veut faire de Marseille-Fos le port du grand sud, il conviendrait, comme le proposent les régions Paca et Piémont, de réaliser le tunnel sous le mont Genève vers Milan et Turin. Rien de tout cela dans un projet qu'on qualifie pourtant de révolution portuaire.

Il n'y aura pas de relance. Le Gouvernement brade son domaine public maritime et baisse les bras. Nous le refusons, précisément à l'heure où tout devient possible, où nos ports ont encore du potentiel alors que ceux de l'Europe du nord arrivent à saturation. Nous avons la volonté politique d'activer les leviers nécessaires. Est-elle partagée par la majorité et le Gouvernement ? Hélas non. C'est pourquoi nous demandons au Sénat d'adopter notre question préalable, par scrutin public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRC*)

M. Charles Revet, rapporteur. – Ce projet de loi, à en croire M. Bret, obéirait à des considérations idéologiques ; la protection du patrimoine de l'État ne serait pas assurée ; le dialogue social serait escamoté ; aucune garantie sur le statut et les conditions de travail ne serait apportée. C'est tout le contraire. (*M. Bret le nie vivement en évoquant les précédents*)

La vente de l'outillage ne sera pas systématique, quatre exceptions sont prévues, le cas par cas prévaudra. L'objectif n'est en rien le « zéro outillage public ». La protection du patrimoine de l'État est assurée par l'article 7, aux termes duquel une commission de personnalités indépendantes veillera au bon déroulement et à la transparence de la procédure ; elle émettra un avis sur l'évaluation des biens et des droits avant leur cession. Il n'est pas question de vendre à vil prix un outillage qui a coûté des millions d'euros à l'État.

Le texte fait d'autre part une très grande place à la négociation sociale, comme le montre son article 9 ; c'est au niveau local, j'en veux pour preuve l'article 8, que sera établie la liste des personnels transférés puis organisé le transfert, conjointement par les directeurs et les syndicats de salariés. L'intégralité des clauses contractuelles sera préservée lors du transfert. Il sera en outre fait une application volontaire, aux termes de l'article 11, de l'article L. 2261-14 du code du travail, qui impose des négociations dans l'entreprise d'accueil pour harmoniser les conventions et accords dont bénéficiaient les salariés entrants et ceux concernant les salariés en place. Un mouvement de convergence s'opère d'ailleurs peu à peu entre la convention

collective des ports et celle des industries de la manutention.

Il me paraît donc très inopportun de renoncer à débattre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La démonstration est imparable. M. Bret a certes raison de dire que les gouvernements successifs n'ont pas assez investi...

M. Charles Revet, rapporteur. – C'est vrai !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est bien pourquoi le plan du Gouvernement prévoit des investissements dans les sept grands ports maritimes et que nous proposons que les collectivités locales soient des partenaires à part entière des plans stratégiques.

Le texte fixe des règles *a minima* ; son contenu pourra être enrichi par le dialogue social dans les conditions définies par le législateur. La négociation sociale est en cours, une première étape sera franchie fin juin, une autre le sera fin octobre. Elle progresse bien, je suis optimiste quant à sa conclusion.

Le Gouvernement se range bien sûr à l'avis de la commission.

A la demande du groupe CRC, la question préalable est mise aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants	327
Nombre de suffrages exprimés	225
Majorité absolue des suffrages exprimés ...	113

Pour l'adoption.....	23
Contre	202

La motion n°18 rectifié n'est pas adoptée.

Renvoi en commission

M. le président. – Motion n°28 rectifiée, présentée par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

En application de l'article 44, alinéa 5 du Règlement, le Sénat décide qu'il y a lieu de renvoyer à la commission des affaires économiques et du plan le projet de loi portant réforme portuaire.

M. Thierry Foucaud. – Une nouvelle fois, le Gouvernement a déclaré l'urgence sur un texte qui réforme en profondeur un secteur clé pour l'économie et l'emploi. La réforme se fait sans concertation effective avec les représentants des personnels, alors qu'elle aura des conséquences désastreuses. Le Gouvernement réduit un peu plus les missions du service public et de ses établissements publics, sans laisser au Parlement le temps nécessaire à une information exhaustive et éclairée sur ce nouveau processus de privatisation.

Auditionné le 7 mai par la commission, M. le ministre a justifié le recours à l'urgence en disant « qu'il convenait que la réforme fût adoptée rapidement compte tenu du climat social qui l'entoure ». En d'autres termes, s'il faut légiférer à bref délai, ce n'est pas pour mettre en œuvre rapidement une réforme utile au pays mais pour étouffer les justes revendications des personnels. Avec ce texte pensé en dépit du bon sens, on se précipite au-devant des intérêts privés en sacrifiant l'intérêt public. Vieille méthode gouvernementale, qui en dit long sur la conception que se fait l'exécutif du rôle du débat parlementaire et de la consultation des partenaires sociaux.

En ce qui concerne la consultation des partenaires sociaux, je répète l'opposition à préjuger d'un dispositif qui serait négocié avec eux après l'adoption du texte par le Parlement. Cette démarche les mettrait dans un rapport de forces moins favorable, ce qui est inacceptable.

En l'absence de justification valable de l'urgence, nous considérons qu'il est urgent de procéder à un travail plus approfondi, afin d'alerter les sénateurs sur les dangers qu'il présente.

De trop nombreuses dispositions renvoient, de façon floue, à des décrets d'application. Il est très louable de votre part de vous être engagé à nous en faire connaître le contenu lors du débat. Même si on cautionnait ce recours de plus en plus large aux textes réglementaires, ces décrets resteraient des projets susceptibles d'être modifiés, et leur consultation arrive un peu tard. Comme nous sommes farouchement opposés, au nom des prérogatives du Parlement, à ces renvois de plus en plus fréquents au Règlement, nous nous contenterons de faire remarquer que, sur un certain nombre d'articles, il est impossible de dire que le Parlement sait précisément ce qu'il vote.

Le Président de la République prétend faire de l'évaluation des politiques publiques une de ses priorités. Il a même nommé pour cette tâche un secrétaire d'État supplémentaire, malgré sa volonté proclamée de limiter le nombre des ministres. Aujourd'hui, pourtant, il n'existe aucune évaluation réelle des réformes passées, notamment de celle de 1992. Voilà qui justifie un renvoi en commission.

M. Charles Revet, rapporteur. – Voilà pourquoi il faut aller vite !

M. Jean-Claude Gaudin. – On demandera son avis à M. Le Drian !

M. Thierry Foucaud. – Si la commission des affaires économiques se contente « de constater avec stupéfaction que le Gouvernement n'a pas déposé depuis 2001 le rapport annuel, devant le Parlement, relatif aux activités de manutention portuaire », nous considérons que cette carence dans l'information du Parlement justifie un renvoi devant la commission. Le Gouvernement aurait dû, en vertu de l'article L. 531-2

du code des ports maritimes, présenter un rapport sur l'application du livre V de ce code, sur la répercussion sur la filière portuaire et maritime des gains de productivité tarifaires des activités de manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français. J'ajoute que ce projet de loi ne prévoit pas d'étude d'impact des dispositions sur l'emploi ni sur les ressources des grands ports maritimes, ni même d'évaluation des outillages qu'il est prévu de céder. Il serait, vous en conviendrez, inadmissible que les biens appartenant au domaine public portuaire fussent cédés à un prix inférieur à leur valeur réelle. Rappelons qu'à Bordeaux, une grue vient d'être achetée pour 3,5 millions et qu'à Rouen, un portique a coûté 6 millions. Ce serait contraire au principe d'égalité que procurer aux acquéreurs de ces biens un avantage injustifié au détriment de l'ensemble des citoyens. Or aucune des dispositions du projet de loi n'apporte de garantie contre la cession à des prix insuffisants.

Sur une question similaire, le Conseil constitutionnel a considéré en 1986 que « la Constitution s'oppose à ce que des biens ou des entreprises faisant partie de patrimoines publics soient cédés à des personnes poursuivant des fins d'intérêt privé pour des prix inférieurs à leur valeur ; que cette règle découle du principe d'égalité ; qu'elle ne trouve pas moins un fondement dans les dispositions de la Déclaration des droits de l'homme de 1789 relatives au droit de propriété et à la protection qui lui est due ; que cette protection ne concerne pas seulement la propriété privée des particuliers mais aussi, à un titre égal, la propriété de l'État et des autres personnes publiques ». Au regard de cette jurisprudence, il serait intéressant de saisir pour avis la commission des lois.

Ces évaluations des biens concernés seraient intéressantes à bien des égards. Elles pourraient montrer que les réformes passées se sont révélées inefficaces pour relancer les ports et que, sans un fort engagement de l'État, rien ne pourrait se faire. Une évaluation des ressources des grands ports maritimes en raison de la perte des redevances sur les outillages et au regard de l'exercice par ces entités de mission de service public est nécessaire pour s'assurer que les ports auront encore les moyens de remplir leurs missions.

Je voudrais maintenant aborder la nécessité du renvoi en commission non plus en raison de ce qu'il n'y a pas dans le texte mais en raison de ce qui est prévu. Il est aberrant qu'aucune commission permanente n'ait été saisie pour avis. La commission des lois devrait l'être en raison de la cession des biens mobiliers et immobiliers appartenant au domaine public. Il serait utile à la formation du jugement des parlementaires d'avoir des éclaircissements sur les notions d'inaliénabilité du domaine public portuaire et sur celle de domaine public maritime ou fluvial naturel, ainsi que sur les conséquences juridiques attachées à ces qualifications, notamment en matière d'exercice

des compétences de police administratives. Rappelons que le projet de loi prévoit la possibilité, et non l'obligation, pour l'opérateur privé de bénéficier de droits réels sur les outillages de caractère immobilier comme les hangars. Il peut donc jouir conformément à l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, des mêmes prérogatives et obligations que le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public et ce pendant soixante-dix ans. Ces questions délicates nécessitent un avis éclairé.

Il faut également recueillir l'avis de la commission des finances sur les conséquences de la réforme sur les ressources des ports. Les ports autonomes sont exonérés de la taxe professionnelle, les entreprises privées y sont soumises. Cette taxe est assise sur la valeur du matériel figurant dans les actifs, elle est perçue par les collectivités locales qui en fixent le montant. Si l'on accorde une exonération, même temporaire, on risque d'entraîner des demandes d'exonérations de la part d'autres entreprises de la chaîne logistique. Ces demandes seraient peut-être légitimes au regard du principe constitutionnel d'égalité devant l'impôt. Quelle répercussion risque-t-on d'avoir en termes de pression fiscale sur les citoyens ? Le fait que la privatisation des outillages entraîne en principe leur assujettissement à la taxe professionnelle alors que ce n'est pas le cas en Belgique, en Espagne, aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni risque d'inciter les opérateurs à répercuter cette taxe et donc à augmenter les coûts de passage. Les modifications fiscales proposées vont créer de graves distorsions entre les établissements portuaires, ainsi qu'entre les entreprises de manutention ou opérateurs selon qu'ils sont dans un port autonome ou un port décentralisé. On voit donc toute l'utilité d'une analyse de la commission de finances.

Le projet de loi aura de graves conséquences sur l'emploi direct ou induit, et sur le statut du personnel. Les contreparties de la cession ne sont pas uniquement financières : la jurisprudence a admis la cession d'un terrain public à une entreprise privée pour une somme modique à condition que cette entreprise crée un nombre d'emplois déterminé dans un temps déterminé. Ici, il semblerait que ces contreparties ne soient pas possibles puisque la réforme doit au contraire aboutir à la suppression d'emplois. Les articles 8, 9, 10 et 11 du projet de loi intéressent exclusivement le droit du travail. Tout cela justifie qu'on recueille l'avis de la commission des affaires sociales.

Il est prévu que, dans la limite de cinq années suivant le transfert du personnel du port autonome vers l'opérateur privé, en cas de licenciement économique, le contrat de travail puisse se poursuivre avec le grand port maritime. Dans ce cas, l'employeur lui verse l'équivalent de ce qu'il aurait versé pour licenciement économique. Cet article pose de sérieuses questions du point de vue de son articulation

avec le droit du travail. Il fait comme si les indemnités pour licenciement économique constituaient les seules obligations légales de l'employeur. *Quid* des obligations de reclassement ? On se dirige vers une individualisation des droits des salariés, démarche qui les place dans un rapport de forces déséquilibré en leur défaveur. Enfin, on se demande dans quelle mesure le port sera en mesure de proposer un travail à ces professionnels de la manutention alors qu'il n'aura plus que des activités résiduelles de manutention.

J'ai entendu le rapporteur déplorer l'insuffisance des moyens, je l'ai entendu poser plusieurs des questions que je viens de poser de nouveau, et se plaindre de ce que le délai avait été trop court.

M. Charles Revet, rapporteur. – J'ai dit « court », je n'ai pas dit « trop ».

M. Thierry Foucaud. – Pour toutes ces raisons et au nom de la défense des droits du Parlement, le groupe CRC demande le renvoi de ce projet de loi devant la commission des affaires économiques. (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous avons, cela est vrai, bien travaillé dans un court laps de temps. Nous avons effectué une trentaine d'auditions. Nous nous sommes déplacés au Havre, à Anvers, à Hambourg. J'estime avoir pu jouer mon rôle de rapporteur, c'est pourquoi je suis défavorable à un renvoi en commission. Ses membres ont eu largement l'occasion de débattre du texte. J'ai dit combien il est urgent d'assurer la relance de nos ports. Je n'ai pas changé d'avis : nous n'avons que trop tardé.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je n'ai rien à ajouter. Il n'y a pas lieu de retarder ce débat : la commission des affaires économiques a mené un travail de grande qualité.

La motion n°28 rectifiée n'est pas adoptée.

La séance est suspendue à 19 heures.

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE RICHERT,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 30.

M. le président. – Nous poursuivons la discussion en urgence du projet de loi portant réforme portuaire.

Discussion des articles

Titre premier
(Organisation portuaire et grands ports maritimes)

M. le président. – Amendement n°1, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

I. - Dans l'intitulé de ce titre, remplacer les mots : grands ports maritimes par les mots : grands ports autonomes

II. - En conséquence, dans l'ensemble du texte, remplacer les mots : grands ports maritimes par les mots : grands ports autonomes et les mots : grand port maritime par les mots : grand port autonome

M. Charles Revet, rapporteur. – La dénomination de grand port maritime n'emporte pas toujours l'adhésion, alors que celle de port autonome reflète l'autonomie de décision qui sied à ces installations. Qui plus est, elle serait un parallèle avec l'expression anglaise de *Port Authority*, utilisée pour les plus grands ports mondiaux, par exemple à Shanghai ou Hong-Kong.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Autonomes par rapport à qui ? Les ports peuvent l'être trop vis-à-vis des collectivités locales, et insuffisamment par rapport à l'État... La notion, ancienne, est un peu technocratique. Pour marquer le changement, à côté des ports fluviaux comme Paris ou Strasbourg, nous préférons parler de grands ports maritimes. Souvenons-nous de cette parole du général de Gaulle : « Fécamp, port de mer et qui entend le rester ! ».

M. Charles Revet. – Si vous me prenez par les sentiments... (*Souires*) Vous auriez pu évoquer aussi Newhaven ! L'expression de port maritime n'étant pas parfaite, j'espère cependant qu'une autre sera trouvée en CMP.

L'amendement n°1 est retiré.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°40 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Avant l'article premier, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement présente devant le Parlement, avant le 30 juin 2008, un bilan économique, financier et social de la réforme opérée par la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – Le 24 mai 1992, nous avons voté contre la loi portant réforme du régime de travail sur les ports maritimes. Pour adopter ce texte en urgence, le Gouvernement expliquait alors que la filière portuaire souffrait du statut des dockers et des contraintes administratives. Vous utilisez aujourd'hui les mêmes arguments pour justifier le transfert des personnels et des outillages de manutention ! En revanche, vous continuez d'ignorer les faiblesses que nous soulignons déjà, en particulier la réduction de la flotte française et le manque d'investissement dans les infrastructures de dessertes terrestres et fluviales de nos ports.

Le Gouvernement reconduit aujourd'hui le même diagnostic, preuve que la réforme conduite il y a seize ans a été socialement catastrophique, économiquement coûteuse et incapable de relancer de l'activité ! Alors que la création de 50 000 emplois avait été annoncée, l'effectif des dockers a été divisé par deux ! Vous soulignez le coût des plans sociaux, mais il est directement imputable à votre politique ! Qu'en a-t-il été du développement de l'activité ? De 297 millions de tonnes de marchandises transitant par les ports maritimes français, on est passé à 303 millions seulement en 2006 !

Alors que la loi de 1992 prévoyait une évaluation de la réforme, jamais le Gouvernement n'a transmis le rapport prévu au Parlement. Les programmes d'investissement des Ports autonomes ont été freinés, l'État est responsable des difficultés économiques que rencontre le secteur.

Aujourd'hui, on ne menace plus les dockers, mais la même philosophie ultralibérale inspire le transfert des personnels de manutention. Ils ne doivent pas être la variable d'ajustement des profits de patrons, et ce serait une erreur d'opposer gain de productivité et maintien de l'emploi dans l'établissement public ! Nous demandons que le Gouvernement présente un bilan économique, financier, et social de la réforme de 1992.

M. Charles Revet, rapporteur. – Depuis 2001, le Gouvernement n'a effectivement pas déposé le rapport annuel relatif aux activités de manutention portuaire, pourtant prévu par la loi de 1992. Il s'est contenté de répondre au questionnaire budgétaire envoyé par le Parlement chaque fin d'année. Or nous avons besoin d'informations complètes et précises sur l'évolution des ports français, surtout dans les années à venir qui seront charnières pour le développement portuaire.

Cependant, cet amendement propose un nouveau rapport : commençons plutôt par appliquer le droit en vigueur !

M. Robert Bret. – C'est un vœu pieux !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sans la réforme courageuse de MM. Le Driant et Josselin en 1992, nous ne discuterions probablement pas des ports aujourd'hui, tout simplement parce qu'ils auraient disparu et que la France ne serait plus dans le jeu international. Soyons réalistes !

Le Gouvernement a certainement eu tort de ne pas présenter de bilan annuel au Parlement, mais cela ne veut pas dire que vous ne disposez pas d'informations pour l'évaluation : rapports de la Cour des comptes, rapport Gressier, réponses aux questionnaires budgétaires annuels. Cependant, conformément au vœu de M. le rapporteur, je transmettrai à la commission, dans les meilleurs délais, un document de synthèse reprenant ces différentes informations. Avis défavorable.

M. Charles Josselin. – Le groupe CRC avait voté contre la loi que j'avais eu l'honneur de présenter en

1992 mais je continue à me féliciter qu'elle ait été votée malgré cette opposition. Cependant, je voterai cet amendement car je suis prêt à prendre le risque de l'évaluation : elle démontrera que, loin d'être le fruit d'un acharnement idéologique, cette loi était nécessaire car le régime du travail handicapait nos ports, et qu'elle a été bénéfique sur le plan social même, pour les emplois !

L'amendement n°40 rectifié n'est pas adopté.

Article premier

Le titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes (partie législative) est remplacé par les dispositions suivantes :

« TITRE PRELIMINAIRE

« ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

« CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

« Organisation portuaire

« Art. L. 100-1. - *Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :*

« 1° *Les grands ports maritimes définis au présent titre ;*

« 2° *Les ports autonomes définis au titre Ier du présent livre ;*

« 3° *Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;*

« 4° *Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'État ;*

« 5° *Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.*

« CHAPITRE I^{ER}

« Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes

« Section 1

« Institution

« Art. L. 101-1. - *Lorsque leur importance particulière le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'État peut instituer, par décret en Conseil d'État, des organismes appelés « grands ports maritimes ».*

« Section 2

« Statut et missions

« Art. L. 101-2. - *Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État placés sous sa tutelle.*

« Art. L. 101-3.-I. - *Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux économiques et environnementaux et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :*

« 1° *La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;*

« 2° *La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III du présent code, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;*

« 3° *La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;*

« 4° *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 ;*

« 5° *L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;*

« 6° *Les actions concourant à la promotion générale du port.*

« II. - *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 que dans les cas et conditions prévus à l'article L. 103-2.*

« III. - *Sous réserve des dispositions du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, à son développement ou à celui de la place portuaire.*

« *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.*

« Section 3

« Circonscription

« Art. L. 101-4. - *Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'État.*

« *La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.*

« Section 4

« Régime financier

« Art. L. 101-5. - Les dispositions de l'article L. 111-4 sont applicables aux grands ports maritimes.

« Section 5

« Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de « l'État

« Art. L. 101-6. - I. - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'État, l'État et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

« Sous réserve des dispositions de l'article L. 101-5, le grand port maritime est substitué de plein droit à l'État et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome, ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

« II. - Un grand port maritime substitué à un port autonome conserve la même circonscription. Elle peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 101-4.

« CHAPITRE II

« Organisation

« Art. L. 102-1. - Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

« Section 1

« Conseil de surveillance

« Art. L. 102-2. - Le conseil de surveillance est composé comme suit :

« 1° Cinq représentants de l'État ;

« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

« 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public ;

« 4° Quatre personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État.

« La durée du mandat des membres du conseil de surveillance est fixée par décret.

« Le conseil de surveillance élit son président.

« Art. L. 102-3. - Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

« Un décret en Conseil d'État précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

« À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

« Une fois par trimestre au moins le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

« Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

« Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

« Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 103-1.

« Section 2

« Directoire

« Art. L. 102-4. - Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret.

« Le président du directoire est nommé par décret après avis du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

« La durée du mandat des membres du directoire est fixée par décret.

« Art. L. 102-5. - Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à l'article

L. 101-3 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

« Section 3

« Conseil de développement

« Art. L. 102-6. - Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

« Un décret en Conseil d'État précise la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

« Section 4

« Conseil de coordination interportuaire

« Art. L. 102-7. - Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées peut être créé par décret.

« Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

« Un décret en Conseil d'État précise la composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.

« Section 5

« Personnel

« Art. L. 102-8. - Les dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.

« CHAPITRE III

« Fonctionnement du grand port maritime

« Section 1

« Projet stratégique

« Art. L. 103-1. - Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.

« Le grand port maritime peut conclure un contrat pluriannuel avec l'État et le cas échéant avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs.

« Art. L. 103-2. - Le grand port maritime peut, à titre exceptionnel, si le projet stratégique le prévoit et après accord de l'autorité administrative compétente, exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 dans les cas suivants :

« 1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou 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 7 de la loi portant réforme portuaire n°..... du ;

« 4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé établie dans un État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen.

« CHAPITRE IV

« Contrôle

(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)

« CHAPITRE V

« Aménagement

(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)

« CHAPITRE VI

« Dispositions diverses

« Art. L. 106-1. - *Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.*

« *A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques pour conduire pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes.*

« *Ces groupements sont soumis aux dispositions du chapitre I^{er} du titre IV du livre III du code de la recherche.*

« Art. L. 106-2. - *Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre I^{er} du livre I^{er}, s'appliquent également aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales. Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.*

« Art. L. 106-3. - *Des décrets en Conseil d'État déterminent en tant que de besoin les modalités d'application du présent titre. »*

M. le président. – Amendement n°37 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

M. Gérard Le Cam. – L'article premier crée une nouvelle catégorie d'établissements publics : les grands ports maritimes, auxquels il accorde des compétences résiduelles en matière de manutention mais les charge d'importantes missions -au contenu parfois imprécis-, ce qui pose la question de leur financement. En privant les ports de la quasi-totalité de l'activité manutention, activité rentable, en transférant les outillages sans se soucier des conséquences de la perte de la redevance attachée à ces biens, le Gouvernement ne répond en rien aux problèmes posés. Il poursuit seulement la privatisation des services publics rentables, comme cela a été le cas avec les concessions d'autoroute, au détriment de l'intérêt général.

L'absence d'évaluation des conséquences de la réforme sur la cession des biens nécessaires aux activités de manutention, et donc sur la pérennité et la qualité de l'exercice par le port de ces missions de service public, devrait nous inviter à la prudence. De plus, certaines missions comme la valorisation ne sont pas encadrées et risquent de se faire au détriment de l'activité portuaire et au bénéfice d'autres activités, immobilières ou touristiques, qui n'auront aucun effet

bénéfique sur l'activité économique des ports et sur l'emploi dans ce secteur.

L'expérience du port de Dunkerque, qui a été le laboratoire de la réforme, montre que la mise en place de nouveaux terminaux intégrant toutes les activités de manutention a eu des effets limités sur la productivité. En 2007, ce port n'affiche qu'une légère progression, comparable, voire inférieure, aux autres ports français. Pour un chiffre d'affaires de 75 millions, son résultat net est de 7 millions avec un effectif de 520 personnes alors que pour un chiffre d'affaires de 73 millions, le résultat net du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire est de 7,8 millions avec un effectif de 701 personnes. Ce ne sont donc pas les personnels qui coûtent cher. De 1999 à 2005, la rentabilité du port autonome de Dunkerque est proche de zéro et approche 4 % en 2006, un des résultats les plus faibles de tous les ports français.

Le port de Dunkerque va mal alors même qu'il teste depuis 1999 les solutions proposées par la réforme ! Nous demandons la suppression de l'article premier qui prend acte du transfert des outillages et des personnels de manutention en interdisant au port d'exercer ces activités. Une mise à disposition des personnels et le maintien des outillages dans la propriété du port répondraient à la nécessité de commandement unique.

Enfin, l'article premier propose une autre gouvernance des ports autonomes : nous dénonçons la remise en cause du fonctionnement démocratique des ports et de la représentation des salariés.

M. Charles Revet, rapporteur. – L'article premier ne répond pas à des motifs idéologiques et il ne vise pas à fragiliser les personnels des ports français. Le texte ne pose pas comme dogme le principe du zéro outillage public. La vente de l'outillage public n'est pas un principe général et absolu ; de nombreuses exceptions sont mentionnées à l'article 103-2 du code des ports maritimes. Les mesures d'accompagnement social inscrites dans ce texte ont vocation à être améliorées grâce au dialogue social, tant au niveau national que local. La commission elle-même propose de conforter le dispositif social du texte. Par conséquent, avis défavorable.

L'amendement n°37 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°38 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-1 du code des ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – L'article L. 101-1 dispose que les « grands ports maritimes » sont institués par décret en Conseil d'État, à la libre appréciation du Gouvernement, compte tenu de leur « importance particulière » qui s'apprécie en fonction du « développement économique » et de

« l'aménagement du territoire ». Opposés à la création initiale de ces nouveaux établissements publics, nous sommes également opposés à l'augmentation de leur nombre. Le texte est particulièrement flou, ce qui doit nous inciter à la prudence et, au renvoi en Conseil d'État, nous préférons l'initiative du législateur. C'est un amendement d'appel au Gouvernement.

M. le président. – Amendement n°2 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

Dans le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-1 du code des ports maritimes, remplacer les mots :

leur importance particulière

par les mots :

l'importance particulière d'un port

M. Charles Revet, rapporteur. – Rédactionnel et, par la rectification, nous supprimons le paragraphe II par cohérence avec le retrait de notre amendement n°1.

Avis défavorable à l'amendement de M Le Cam : le renvoi à un décret en Conseil d'État pour instituer les grands ports maritimes n'empiète pas sur les prérogatives du Parlement car il revient justement à ce dernier d'autoriser le recours à un décret en Conseil d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Charles Josselin. – Ce qui me gêne, ce n'est pas tant le décret en Conseil d'État que l'absence de critères qui permettrait au Parlement d'apprécier cette « importance particulière ». Pour son arrière-pays, le port de Saint-Malo a une importance toute particulière... On nous parle de sept ports : le choix est-il déjà fait ?

J'aimerais qu'on réponde à ma question.

M. Robert Bret. – Le ministre garde le silence !

L'amendement n°38 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°2 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°3, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

A la fin du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-2 du code des ports maritimes, supprimer les mots :

placés sous sa tutelle

M. Charles Revet, rapporteur. – Amendement quasi rédactionnel qui élimine une redondance : tout établissement public de l'État est par définition placé sous sa tutelle.

L'amendement n°3, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°57 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – L'article L.101-3 définit les missions des grands ports maritimes en limitant leurs activités industrielles et commerciales au strict minimum. Il interdit ainsi l'exploitation des outillages pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires. Ce « recentrage » sur les activités de service public de police, d'aménagement, d'entretien des infrastructures ou d'investissement pose la question des moyens financiers qui resteront au port pour mener à bien lesdites missions, puisque les activités rentables lui seront interdites. C'est d'autant plus inquiétant que, déjà, l'État ne respecte pas les obligations du code des ports maritimes en la matière, comme l'a noté la Cour des comptes.

La même critique peut être faite en ce qui concerne les missions régaliennes de sécurité et de contrôle. On l'a constaté avec la décentralisation : certains ports sont maintenant insuffisamment entretenus. Avec cette réforme, le Gouvernement n'a pas l'ambition de donner aux services maritimes et aux directions départementales de l'équipement les moyens nécessaires à la sécurité et liés à la signalisation maritime, aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses ou à la pollution. De plus, la conduite et l'entretien des portiques et des grues portuaires et l'ensemble des opérations de manutention portuaires doivent être, contrairement à ce qui ressort de cet article, assurés par des professions reconnues. C'est un plan d'investissements ambitieux que le Gouvernement doit annoncer.

M. le président. – Amendement n°4, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

I. - Dans le premier alinéa du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, remplacer les mots :

économiques et environnementaux

par les mots :

de développement durable dans le respect des règles de concurrence

II. - Dans le premier alinéa du III du même texte, remplacer les mots :

à son développement ou à celui

par les mots :

au développement ou à la modernisation du port ou

III. - Compléter ce même alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il respecte les enjeux et règles visés au I.

M. Charles Revet, rapporteur. – Cet amendement a deux objectifs : que le grand port autonome veille lui-même au respect des règles de concurrence tout en respectant les enjeux de développement durable ; et qu'il puisse détenir des participations minoritaires dans des entreprises privées.

Les ports doivent faire respecter les règles de concurrence, prévenir tout abus de position dominante dans leur circonscription et, s'il y a un monopole de fait, ils doivent veiller à ce que les tarifs ne soient pas excessifs pour les clients captifs.

Notre amendement vise aussi à autoriser le port, accompagné éventuellement par des collectivités locales, à détenir une entreprise, par exemple pour automatiser un quai comme cela s'est fait à Rotterdam ou Hambourg, ou pour mettre un terme à une situation de monopole sur un trafic commercial donné. Nous partageons tous le souci de promouvoir la concurrence : elle justifie certains efforts car, parfois, les intérêts particuliers la contrarient. L'intérêt général est à ce prix !

Lors des nombreuses auditions, mon attention a été attirée sur des situations qui interpellent. Les responsables des ports doivent être attentifs et capables de songer à des réorientations si un monopole émerge, si une société étrangère décide d'arrêter ses activités... Il faudra donner des instructions aux responsables des grands ports afin qu'ils demeurent très vigilants.

M. le président. – Amendement n°24, présenté par M. Le Grand.

Compléter le quatrième alinéa (3°) du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes par les mots :

, à l'exception de la partie à vocation naturelle

M. Jean-François Le Grand. – Les réserves foncières ne sont pas les espaces naturels. Peut-être mon amendement est-il inutile, mais je souhaiterais entendre les explications du ministre avant, sans doute, de le retirer.

M. le président. – Amendement n°56 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Compléter le quatrième alinéa (3°) du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes par les mots :

en lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire

M. Gérard Le Cam. – Anodin en apparence, cet amendement nous paraît capital. Les autorités portuaires auront, selon les cas, des préoccupations économiques, pour assurer l'essor de l'activité portuaire, ou financières. Elles pourraient être amenées à accepter l'installation d'entreprises sans lien avec le commerce maritime -on a vu, déjà,

l'implantation de Distriport à Fos ou le rachat envisagé d'un bassin au Havre pour faire un port de plaisance privé... Un déficit préoccupant pourrait inciter les autorités portuaires à céder une partie du domaine public maritime. L'État n'a pas toujours montré le bon exemple : vente au privé des autoroutes, injonction à RFF de vendre une partie du domaine qu'elle gère pour apurer sa dette. Nous craignons fort une vente à la découpe du domaine public maritime.

M. le président. – Amendement n°58, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le quatrième alinéa (3°) du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes par les mots :

à l'exception des espaces déjà classés ou affectés pour leur gestion au Conservatoire du littoral ou tout autre organisme missionné à cet effet

M. Charles Josselin. – Ce débat met en évidence le risque de conflits entre les préoccupations économiques et environnementales. A mon sens, l'amendement du rapporteur aggrave ce risque. Il fait la part belle à la concurrence, au détriment d'un « développement durable » au demeurant très flou.

Mon amendement prend en compte la préoccupation du conservatoire du littoral. Les grands ports ne doivent pas disposer trop librement des espaces naturels -même si, j'en conviens, soustraire ces derniers à une stratégie globale du domaine poserait également problème. Je retirerais l'amendement si je recevais des assurances quant à la protection des espaces naturels.

M. le président. – Amendement n°84, présenté par le Gouvernement.

Après le quatrième alinéa (3°) du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° - 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 ;

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je demanderai le retrait des amendements n°4 et 58 au profit de cette rédaction que je crois équilibrée. Je suis élu de Charente-Maritime et j'ai discuté du problème avec le président du conservatoire du littoral, qui souhaitait être associé au projet de loi. Mon amendement n°84 répond à ses préoccupations et aux vôtres.

M. le président. – Amendement n°51 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Après le cinquième alinéa (4°) du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° - L'organisation de dessertes ferroviaires en coopération avec les opérateurs concernés dans le cadre de conventions spécifiques ;

Mme Évelyne Didier. – Dès lors que la mission d'autorité publique et celle d'aménageur sont transférées aux grands ports maritimes, ceux-ci voient leurs responsabilités renforcées en matière de desserte ferroviaire. Vous entendez doubler la part du transport ferroviaire. Très bien ! Mais ce n'est pas une bonne idée que d'en confier la réalisation aux autorités portuaires. Pour parvenir à cet objectif, il faudra à la fois développer les infrastructures et mener une politique commerciale cohérente entre les différents modes de transport.

M. le président. – Sous-amendement n°88 à l'amendement n° 51 rectifié de M. Le Cam et les membres du groupe CRC, présenté par le Gouvernement.

Dans le second alinéa de l'amendement n°51 rectifié, remplacer les mots :

l'organisation

par les mots :

la promotion de l'offre

et les mots :

en coopération avec les opérateurs concernés dans le cadre de conventions spécifiques

par les mots :

et fluviales

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il est rare que le Gouvernement sous-amende une proposition CRC... (*Sourires*) Voilà en tout cas une illustration du bon état d'esprit qui règne dans ce débat !

L'implication du port dans les dessertes ferroviaires est importante, mais les ports n'en sont pas pour autant des autorités organisatrices. Il convient aussi de prendre en compte les dessertes fluviales.

M. le président. – Amendement n°75, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° L'organisation des services portuaires d'intérêt économique général que sont l'organisation des services de transport et de manutention indispensables à l'activité portuaire à l'intérieur de leur circonscription.

M. Charles Josselin. – Le 20 mai est la journée européenne de la mer. Cela ne suffit pas à justifier le

présent amendement. (*Sourires*) Mais il importe de clarifier le partage des missions et des rôles entre autorités portuaires et entreprises. Je regrette que la réforme n'ait pas d'entrée de jeu reconnu une mission d'intérêt général et prévu en conséquence une délégation de service public. Celle-ci aurait pris tout son sens en cas de carence du secteur privé pour assurer telle ou telle activité. Certes, la loi prévoit des filiales mais il n'empêche : pour nous, il existe des services portuaires de base, correspondant aux services d'intérêt général au sens européen du terme. Vous auriez pu créer une délégation de gestion en conservant la mission de contrôle à la puissance publique.

Ces services portuaires font l'objet d'une longue énumération mais notre définition permet d'inclure l'organisation des services de transports ferroviaires, dont la gestion incombe à la SNCF jusqu'à la fin de l'année -mais après ? Nous souhaitons préciser les motifs d'intérêt national susceptibles de conduire à la constitution de filiales. Quel périmètre, en effet, pour les services pouvant donner lieu à des obligations de service public ? Notre amendement s'appuie sur la jurisprudence européenne pour offrir aux ports la possibilité de régies ou de délégations de service public pour la gestion de services essentiels.

Les services d'intérêt général au sens de l'article 88 du traité de Rome sont soumis à des obligations spécifiques. Leur définition donne lieu à débat partout en Europe mais particulièrement en France, en raison de notre notion de service public. La Cour de justice des Communautés européennes a déjà considéré en 1991 et en 1997 que les opérations d'embarquement, de débarquement, de transbordement, de mouvement et de dépôt des marchandises n'étaient pas d'intérêt économique général, contrairement au lamanage. La même Cour a estimé que le maintien de la navigabilité d'une voie d'eau importante relève de l'intérêt économique général. Les services spécialisés de lamanage participent à la sécurité portuaire, à la lutte contre les pollutions et rendent divers services aux navires, dont la fourniture de personnel. Et au sens très large, certains de ces services sont assurés par des personnels portuaires ou de manutention.

Niant l'existence d'un intérêt économique général sur les ports, la réforme livre aux armateurs les clefs de toute une série de services que la puissance publique devrait continuer à contrôler -je pense, par exemple, à la sécurité des terminaux pétroliers ou gaziers. L'introduction de la notion d'intérêt économique général permettrait au contraire de contrôler des missions essentielles sans interdire des délégations de service public.

M. Charles Revet, rapporteur. – L'article premier, loin de limiter les missions des ports, les recentre et clarifie le rôle de chaque acteur car la gouvernance était perfectible. Ce recentrage s'opère autour de l'autorité publique, de l'aménagement du domaine

portuaire et de la politique tarifaire. Avis défavorable, donc, à l'amendement n°57 rectifié.

L'idée sous-jacente à l'amendement n°24 est que l'extension des grands ports autonomes mettrait en péril des écosystèmes. Cette interprétation ne me paraît pas exacte car non seulement la notion d'espace à vocation naturelle est juridiquement floue, mais encore le périmètre reprendra celui des actuels ports autonomes et toute extension sera soumise à enquête conformément à un décret en Conseil d'État. Les grands ports doivent enfin respecter les enjeux du développement durable. Je serais en conséquence défavorable à l'amendement n°24 s'il n'était pas retiré. L'amendement n°58 appelle les mêmes observations, d'autant que le texte amendé par la commission prend bien en compte la protection de l'environnement.

Je ne pense pas que l'amendement n°56 soit nécessaire : cela va de soi. Partant, avis défavorable.

L'amendement n°84 répond à une inquiétude de nos collègues par une précision légitime ; avis favorable, donc.

Je souscris à la réflexion des auteurs de l'amendement n°51 rectifié. Il est fondamental que les ports puissent s'insérer dans un réseau de transport ferroviaire et fluvial de très bonne qualité. Seule la massification des transports permettra de gagner des parts de marché en augmentant la compétitivité. L'amendement a été rectifié pour tenir compte du transport fluvial et, malgré un léger doute sur le terme d'organisation, qui me paraît un peu large, j'y suis favorable sous réserve du sous-amendement du Gouvernement.

La précision qu'apporte l'amendement n°75 serait contraire à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, notamment à l'arrêt Port de Gênes de 1991. J'y serais défavorable s'il n'était pas retiré.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable à l'amendement n°57 rectifié mais favorable à l'amendement n°4 -nous donnerons les instructions souhaitées par le rapporteur. Je propose le retrait des amendements n°24 et 58, satisfaits par le n°84 du Gouvernement. Avis favorable à l'amendement n°51 rectifié sous réserve du sort que le groupe CRC réserve à notre sous-amendement. Enfin, malgré l'intérêt des explications de M. Josselin, je ne suis pas favorable à l'amendement n°75 car la manutention n'est pas un service d'intérêt économique général. Mieux vaut retirer cet amendement qui compliquerait la compréhension de la réforme et sur l'argumentation duquel nous pourrions revenir à un autre moment.

L'amendement n°57 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°4 est adopté.

M. Jean-François Le Grand. – Je retire mon amendement au profit du 84 du Gouvernement.

L'amendement n°24 est retiré.

L'amendement n°56 rectifié n'est pas adopté.

M. Charles Josselin. – L'amendement n°58 est retiré au bénéfice du 84.

L'amendement n°58 est retiré.

L'amendement n°84 est adopté.

Mme Évelyne Didier. – Le ministre a sollicité notre opinion et nous apprécions comme il se doit sa position et celle du rapporteur. Le rajout du mot « fluviales » avait été évoqué en commission mais, dans une logique libérale, vous mentionnez la promotion de l'offre là où nous parlions de coopération. Nous rejetons un sous-amendement qui vide notre rédaction de son sens.

M. Francis Grignon. – Il s'agit d'assurer la continuité entre la tête de pont, à savoir le port, et les infrastructures ferroviaires et fluviales. Or, comment y parvenir sans coopération ? C'est pourquoi je suggère une rectification de ce sous-amendement qui se lirait ainsi : « la promotion de l'offre ferroviaire et fluviale en coopération avec les opérateurs concernés ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est bien volontiers que j'accepte de rectifier mon sous-amendement en ce sens.

Mme Évelyne Didier. – Dans ce cas, nous sommes d'accord !

M. Charles Revet, rapporteur. – Moi aussi !

Le sous-amendement n°88 rectifié est adopté.

L'amendement n°51 rectifié, sous-amendé, est adopté.

M. Charles Josselin. – La preuve est faite que les explications les plus longues ne sont pas forcément les plus convaincantes. (*Sourires*) Pourtant, comme nous attachons beaucoup d'importance à la notion d'intérêt économique général, que nous voulons défendre au plan européen, nous maintenons cet amendement.

L'amendement n°75 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°50 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-4 du code des ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – En l'état actuel du droit, la circonscription du port est déterminée après enquête par un décret en Conseil d'État. Cet article renvoie aux autorités déconcentrées les modifications ultérieures des périmètres. Nous nous opposons à cet allègement des procédures qui permettrait de modifier les circonscriptions des grands ports plus facilement. Au regard des enjeux, notamment l'exercice de prérogatives de puissance publique par le port à l'intérieur de sa circonscription, la réglementation des ports doit continuer à être établie au niveau national.

M. Charles Revet, rapporteur. – Il convient de renvoyer à un décret en Conseil d'État le soin de fixer le cadre général des modifications des circonscriptions portuaires. Aujourd'hui, toute modification, quelque mineure qu'elle soit, du périmètre d'un port doit faire l'objet d'une procédure lourde et complexe devant le Conseil d'État et peut durer parfois une année.

Une fois ce texte adopté, un simple arrêté préfectoral, pris dans un délai de trois ou quatre mois, permettra de modifier la circonscription d'un port. L'allègement de cette procédure administrative, attendue depuis longtemps par les professionnels, est d'autant plus nécessaire qu'elle sera entourée de garanties juridiques suffisantes. Avis défavorable.

L'amendement n°50 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°59 rectifié, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-5 du code des ports maritimes, après les mots :

de l'article L. 111-4

insérer les mots :

et de l'article L. 111-5

M. Charles Josselin. – Il convient de préserver le rôle de l'État dans le financement des investissements portuaires. L'article L. 111-5 du code des ports maritimes, auquel il n'est ici nullement fait référence, prévoit que « L'État participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes : creusement des bassins ; création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ; construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages. En outre, l'État rembourse 60 % des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations de même nature engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci contracte ou prend en charge en application de l'article L. 111-10. »

Nous ne sommes pas opposés à des financements privés, mais les grands travaux doivent continuer à être du ressort de l'État. M. le ministre nous a dit que le Gouvernement avait l'intention de financer cette réforme portuaire. Il a même annoncé 6 millions de plus pour l'entretien des ports. Les obligations auxquelles est tenu l'État par cet article L. 111-5 ne doivent donc pas poser de difficultés.

M. Charles Revet, rapporteur. – Je ne suis pas favorable à cet amendement car si, tous, nous souhaitons donner plus de liberté et d'efficacité à nos grands ports maritimes qui ont accumulé bien des retards, nous avons également déploré que tous les investissements indispensables n'aient pas été effectués. Nous souhaitons que l'État apporte son

concours financier mais il ne pourra pas intervenir partout. Il serait extrêmement regrettable que des travaux ne puissent être engagés au motif que l'État n'apporte pas 80 % des financements.

Lorsque j'ai visité le port d'Hambourg, lorsque j'ai vu les travaux très importants que le port d'Anvers est en train d'autofinancer, je me suis pris à rêver qu'il puisse en être de même chez nous. Il serait dommage qu'on ne puisse le faire à cause de cette règle des 80 %.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – A ces arguments, je vais en ajouter un autre de nature plus juridique : les dispositions que vous avez citées, monsieur le sénateur, ont été jugées par le Conseil constitutionnel de nature réglementaire. Depuis un grand nombre d'années, elles sont donc restées inappliquées, parce qu'inapplicables. Je ne vois donc pas l'intérêt de les rétablir. En revanche, je vous confirme l'effort financier de l'État.

M. Charles Josselin. – Entre une obligation non respectée et une absence d'obligation, on peut débattre, mais c'est un sacré pari sur la vertu...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Pas sur le vice !

M. Charles Josselin. – ...et j'ai beaucoup de mal à franchir le pas. L'aide de l'État ne porte déjà plus que sur les grands ports, puisque ce sont les collectivités qui doivent financer les autres ports. Il est donc indispensable de rappeler sa responsabilité particulière en ce qui concerne les grands ports maritimes.

L'amendement n°59 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°5 rectifié, présenté par M. Revet au nom de la commission.

Compléter le texte proposé par cet article pour l'article L. 101-5 du code des ports maritimes par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les travaux devant être effectués, dans le cadre des missions définies à l'article L. 101-3, sans le concours financier de l'État et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, le grand port autonome statue définitivement.

M. Charles Revet, rapporteur. – Je vous propose tout de suite de rectifier une nouvelle fois mon amendement puisque nous avons retenu tout à l'heure l'appellation « grand port maritime ».

M. le président. – Il s'agit donc de l'amendement n°5 rectifié *bis*.

M. Charles Revet, rapporteur. – Il convient de donner aux grands ports maritimes une plus grande autonomie dans le financement de leurs investissements en infrastructures et dans leurs participations financières dans des entreprises. Ainsi, dans l'hypothèse où le conseil de surveillance envisagerait, dans le cadre des missions définies à

l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, des opérations pour lesquelles l'État n'apporterait aucune contribution financière, il en informerait l'autorité administrative compétente mais il pourrait réaliser l'investissement sans même attendre cet avis. Il est en effet indispensable que les ports puissent décider librement de leur politique d'investissements car, jusqu'à présent, ils ont souvent été freinés par leur administration de tutelle.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est un excellent amendement pour l'autonomie des ports maritimes.

L'amendement n°5 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°61, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans la première phrase du premier alinéa du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-6 du code des ports maritimes, après les mots :

autres que ceux

insérer les mots :

déjà classés ou affectés pour leur gestion au Conservatoire du littoral ou tout autre organisme missionné à cet effet ou

M. Charles Josselin. – L'amendement n°84 du Gouvernement traite de cette question, mais je souhaiterais néanmoins entendre le ministre : ces espaces naturels peuvent être pris en compte dans la vision des ports, mais de là à être gérés directement par eux...

M. le président. – Amendement n°25, présenté par M. Le Grand.

A la fin de la première phrase du premier alinéa du I du texte proposé par cet article pour l'article L. 101-6 du code des ports maritimes, remplacer les mots :

relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel

par les mots :

à vocation naturelle ou relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel

M. Jean-François Le Grand. – Je crains que l'imprécision n'ouvre la voie au conflit. J'attends les explications du Gouvernement avant de retirer l'amendement.

M. Charles Revet, rapporteur. – J'écouterai moi aussi le ministre avec attention. Retrait, sinon rejet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il faut cesser d'opposer les gestionnaires des ports et les organisations de protection de l'environnement. Conformément au Grenelle de l'environnement, nous défendons une vision intégrée du développement durable, dont les grands ports maritimes doivent être les acteurs. C'est l'objet de l'amendement n°84. Les

ports doivent prendre conscience de la particularité de ces zones naturelles, quitte à en confier la gestion à des associations ou au conservatoire du littoral. Les zones déjà gérées de la sorte verront leur situation inchangée. C'est un bon équilibre entre développement économique et portuaire et protection de l'environnement.

M. Charles Josselin. – C'est exactement ce que dit mon amendement...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il est satisfait par l'amendement n°84.

M. Charles Josselin. – Les associations qui gèrent les espaces naturels y trouveront-elles leur compte ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je sais M. Josselin ardent décentralisateur : mieux vaut que les espaces naturels soient gérés par le port, avec un conseil de surveillance, que depuis Paris.

L'amendement n°61 est retiré, ainsi que l'amendement n°25.

M. le président. – Amendement n°46, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

I. Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L. 102-1 du code des ports maritimes.

II. En conséquence, supprimer le texte proposé par cet article pour les articles L. 102-2 à L. 102-8 du même code.

III. Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Après le troisième alinéa de l'article L. 112-2 du code des ports maritimes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Au moins un tiers de l'effectif total des membres du Conseil d'administration est composé par des représentants des salariés de professions portuaires. »

Mme Évelyne Didier. – La nouvelle gouvernance des ports marque un recul démocratique. La moindre représentation des salariés -on passe de cinq à trois-, des collectivités publiques et des acteurs économiques n'est pas acceptable. Le renvoi à des décrets en Conseil d'État limite également la visibilité.

Le système actuel, issu de la loi de 1983, n'offre pas de garanties suffisantes : nous souhaitons que le conseil d'administration comprenne au moins un tiers de représentants du personnel. Votre réforme affaiblit encore la représentation des salariés, dans la droite ligne du rapport Attali !

M. Charles Revet, rapporteur. – La création d'un conseil de surveillance et d'un directoire s'inspire des grandes entreprises publiques : c'est un gage de réussite pour les ports. Le III ne s'applique pas aux grands ports maritimes. Réserver un tiers des effectifs aux représentants des salariés serait excessif. Votre groupe rejette en fait tous les articles qui réforment la gouvernance des ports : avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. –
Même avis.

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°83, présenté par
M. Revet au nom de la commission.

Rédiger ainsi l'article L. 102-2 du code des ports
maritimes :

« Art. L. 102-2. - Le conseil de surveillance est
composé comme suit :

« 1° Cinq représentants de l'État : le représentant de
l'État dans le département, le directeur départemental
des douanes, le représentant de l'agence des
participations de l'État, le représentant du ministre
chargé des ports et le représentant du ministre chargé
des transports terrestres ;

« 2° Un député et un sénateur, désignés par leur
assemblée respective ;

« 3° Quatre représentants des collectivités territoriales et
de leurs groupements ;

« 4° Trois représentants du personnel de l'établissement
public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

« 5° Cinq personnalités qualifiées nommées par
l'autorité compétente de l'État, dont deux représentants
élus de chambre consulaire ou représentants
d'organismes économiques.

« Le conseil d'administration élit son président.

« La voix du président est prépondérante en cas de
partage égal.

M. Charles Revet, rapporteur. – Cet amendement
porte le nombre de membres du conseil de
surveillance de seize à dix-neuf : le conseil
d'administration du port d'Anvers en compte dix-huit,
ceux des ports autonomes, vingt-six. Il précise quels
seront les représentants de l'État et accorde deux
sièges à un député et un sénateur. L'un des trois
sièges de représentants du personnel est réservé au
représentant des cadres. Le nombre de personnalités
qualifiées désignées par l'État passe de quatre à cinq ;
en contrepartie, deux sièges sont accordés à des
membres des chambres consulaires ou d'organismes
économiques. En outre, un ou deux sièges peuvent
être accordés aux organisations économiques, en
veillant à éviter tout conflit d'intérêt. Nous supprimons
la référence à la durée du mandat, qui relève d'un
décret simple. Enfin, la voix du président est
prépondérante en cas de partage. La Haute
assemblée sera très attentive à la position du ministre.

M. le président. – Sous-amendement n°90 rectifié
à l'amendement n°83 de M. Revet au nom de la
commission, présenté par le Gouvernement.

I - Rédiger comme suit le deuxième alinéa (1°) du texte
proposé par l'amendement n° 83 pour l'article
L. 102-2 du code des ports maritimes :

« 1° Cinq représentants de l'État ;

II - Supprimer le troisième alinéa (2°) du même texte.

III - Rédiger ainsi le sixième alinéa (5°) du même texte :

« 5° Cinq personnalités qualifiées nommées par
l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu
de chambre consulaire et un représentant du monde
économique.

IV - Dans l'avant-dernier alinéa du même texte,
remplacer les mots :

conseil d'administration

par les mots :

conseil de surveillance

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. –
Nous avons beaucoup dialogué avec la commission
sur cette question, car c'est l'équilibre de la
gouvernance qui est en cause. Il n'est pas du domaine
de la loi de qualifier les représentants de l'État, mais
nous mettrons fin aux errements actuels : on voit trop
souvent arriver des fonctionnaires qui ont découvert le
dossier dans le train et n'ont pas harmonisé leurs
positions entre ministères ! Désormais, ce seront des
représentants de terrain.

Je ne suis pas favorable à la présence de
parlementaires, d'autant que la présence de
représentants des collectivités territoriales et de
personnalités qualifiées n'exclut pas leur participation,
comme au conseil d'administration de RFF ou de la
SNCF.

M. Charles Revet, rapporteur. – Très bien.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il
est logique que les chambres consulaires et le monde
économique soient représentés.

M. le président. – Amendement n°60, présenté par
M. Josselin et les membres du groupe socialiste,
apparentés et rattachés.

Compléter le deuxième alinéa (1°) du texte proposé par
cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports
maritimes par les mots :

dont au moins un représentant de l'Agence des
participations de l'État

M. Charles Josselin. – Une des conditions du
succès réside dans la bonne articulation des ports
avec les infrastructures qui les environnent ; or
celles-ci sont de la responsabilité de l'État. Préserver
la place de l'État n'est ainsi pas aussi paradoxal qu'il y
paraît, même si on parle beaucoup dans cette affaire
de « libérer » les ports. Dans la législation actuelle, les
représentants de l'État sont un membre du Conseil
d'État, un représentant du ministère en charge de
l'économie, en pratique souvent le trésorier-payeur-
général qui a peu à voir avec la gestion des ports, et le
préfet de région ou son représentant. Un représentant
de l'Agence des participations de l'État aurait

également toute sa place dans le nouveau conseil de surveillance.

M. le président. – Amendement n°81, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le deuxième alinéa (1°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes par les mots :

, dont au moins un représentant de la direction régionale de l'environnement ;

M. Charles Josselin. – Nous entendons rappeler l'importance des questions environnementales -même si la présence de la direction régionale de l'environnement peut compliquer parfois la prise de décision...

M. le président. – Amendement n°62, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Rédiger comme suit le troisième alinéa (2°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes :

« 2° Cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

M. Charles Josselin. – Nous voulons nous assurer que département et région seront présents au sein du conseil. Ces deux collectivités ont des responsabilités éminentes en matière de transport ou d'activité économique. On me dira que leur représentation va de soi, mais on sait que parfois, la politique s'en mêlant, cela n'est pas toujours le cas.

M. le président. – Amendement n°63, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le quatrième alinéa (3°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes par les mots :

dont au moins un représentant ouvrier

M. Charles Josselin. – Les dockers dépendront demain des entreprises de manutention ; il faut néanmoins trouver une façon d'associer cette profession essentielle.

M. le président. – Amendement n°53 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

I. - Dans le quatrième alinéa (3°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes, après les mots :

du personnel

insérer les mots :

dont un

II. - Compléter le cinquième alinéa (4°) du même texte par les mots :

dont au moins un représentant des ouvriers dockers

M. Robert Bret. – La nouvelle gouvernance marque un vrai recul démocratique en évinçant des acteurs essentiels, dont les salariés. Avec la réforme, les personnels de manutention ne seront plus représentés. Il faut qu'une des personnalités qualifiées soit expressément un représentant des dockers. Si la majorité voulait bien adopter cet amendement, elle corrigerait à la marge un dispositif qui laisse actuellement de côté les personnels qui font vivre les ports.

M. le président. – Amendement n°27 rectifié, présenté par Mmes Desmarescaux, Bout, Papon, MM. Trillard, Türk, Adnot et Darniche.

Dans le cinquième alinéa (4°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes, après les mots :

personnalités qualifiées

insérer les mots :

, dont un représentant de la chambre de commerce et d'industrie,

Mme Sylvie Desmarescaux. – Les chambres de commerce et d'industrie sont des acteurs territoriaux majeurs ; il est indispensable de les associer à la gouvernance des ports.

M. le président. – Amendement n°54 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Compléter le cinquième alinéa (4°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes par les mots :

dont au moins un représentant des chambres de commerce et d'industrie

M. Robert Bret. – Si cette présence des chambres de commerce et d'industrie est aussi évidente que le dit le Gouvernement, inscrivons-la dans la loi.

M. Charles Revet, rapporteur. – La commission est favorable au sous-amendement du Gouvernement. Elle souhaite le retrait du n° 60, satisfait par le nôtre sous-amendé, et s'oppose au n° 81. Elle est favorable au n° 62, même s'il est d'ordre réglementaire et même si la présence de la région et du département va de soi.

L'amendement n°53 rectifié ne semble pas justifié, d'autant que, s'il était adopté, le personnel du port n'aurait plus qu'un siège sur les trois réservés au personnel. En outre, les missions du grand port vont être recentrées et la présence des dockers ne se justifie plus.

Avis défavorable au n°63 : le personnel des ports comptera à terme plus de cadres et de techniciens que d'ouvriers.

Je souhaite le retrait des amendements n°27 rectifié et 54 rectifié, qui sont satisfaits.

M. Charles Josselin. – Je transforme mon amendement n°62 en sous-amendement à celui de la commission.

Les amendements n°27 rectifié et 54 rectifié sont retirés.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – A condition que nous restions dans le cadre des représentants des collectivités, je n'y vois pas d'inconvénient : nous avons besoin des régions, des départements pour faire tourner la boutique.

Pour les mêmes raisons que la commission, défavorable à l'amendement n°60, comme au n°81 de M. Josselin, sachant que les DRE et les Diren ont vocation à former une direction commune. Même avis sur l'amendement n°63 et sur le n°53 rectifié.

M. Charles Josselin. – Le rapporteur parlait de cinq représentants. Ai-je bien compris que vous entendez vous en tenir à quatre ?

M. Charles Revet, rapporteur. – J'ai bien dit quatre, c'est sans ambiguïté : cinq représentants de l'État, quatre des collectivités, dont celles que vous proposez.

Mme Mugette Dini. – L'amendement du rapporteur est utile : prévoir cinq représentants de l'État au conseil de surveillance permet de cibler toutes les administrations intéressées, tout en prévoyant une meilleure représentation des collectivités. Limiter le nombre de membres permet de mettre fin à la dilution des responsabilités.

Le groupe UC-UDF n'est pas favorable à l'augmentation du nombre de membres au conseil. Le projet initial permettait une représentation équilibrée, pour une gouvernance claire de nos établissements publics portuaires. Nous sommes donc favorables à l'amendement n°90 rectifié.

Le sous-amendement n°90 rectifié est adopté.

Le sous-amendement n°62 rectifié est adopté.

L'amendement n°83, modifié, est adopté.

Les amendements n°60, 81, 53 rectifié et 63 deviennent sans objet.

M. le président. – Amendement n° 6, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

I. - Rédiger comme suit le deuxième alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-3 du code des ports maritimes :

« Sous réserve des compétences exclusives de l'État, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche

du port et règle par ses délibérations les affaires qui le concernent.

II. - Dans le cinquième alinéa du même texte, après les mots :

les comptes annuels

insérer les mots :

validés par un commissaire aux comptes

III. - Compléter le même texte par un alinéa ainsi rédigé :

« Le conseil de surveillance ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents.

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous entendons conférer au conseil de surveillance des missions largement inspirées de l'article L.225-35 du code de commerce relatif au conseil d'administration, afin de lui reconnaître suffisamment de prérogatives tout en laissant au directoire les pouvoirs pour remplir sa mission.

Nous étendons également l'obligation, pour les comptes annuels du port, d'être certifiés par un commissaire aux comptes. Selon le code de commerce, l'obligation de recourir à un commissaire aux comptes, attestant de la régularité et de la sincérité, n'existe aujourd'hui que pour les comptes consolidés, nécessaires lorsqu'il existe un groupe d'entreprises et de filiales. Il est toutefois fort peu probable que les grands ports autonomes ne créent pas de filiales : ils présenteront donc vraisemblablement tous des comptes consolidés.

Nous inspirant enfin de l'article L.225-37 du code de commerce, relatif au conseil d'administration, et de l'article R.113-4 du code des ports maritimes, nous prévoyons une obligation d'assiduité pour les membres du conseil.

J'en profite pour vous indiquer qu'il serait bon, monsieur le ministre, sachant que, si les notions de conseil de surveillance et de directoire sont connues du monde économique, elles sont moins familières au monde des entités publiques, de rappeler, pour compléter l'information de notre assemblée, ce que sont les prérogatives du conseil de surveillance.

M. le président. – Sous-amendement n°89 à l'amendement n°6 rectifié de M. Revet, au nom de la commission, présenté par le Gouvernement.

Dans le dernier alinéa du II de l'amendement n°6, remplacer les mots :

validés par un

par les mots :

avant leur certification par au moins un

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le conseil de surveillance n'est appelé à intervenir qu'en matière de contrôle, la gestion étant assurée par le directoire. Il devra en outre donner obligatoirement son

accord sur une liste définie de sujets, parmi lesquels le budget, les prises de participation, les emprunts, les cessions ou déclassements de terrain. Je souhaite donc vous voir retirer le premier point de votre amendement, ainsi que son troisième, de nature réglementaire. Je suis favorable, en revanche, à la deuxième partie de votre amendement, sous réserve que vous acceptiez de l'amender en précisant que la certification des comptes par le commissaire aux comptes intervient après l'examen par le conseil de surveillance.

M. Charles Revet, rapporteur. – J'accepte de rectifier mon amendement en ce sens : suppression des premier et troisième alinéas et rectification du deuxième.

Le sous-amendement n°89 est adopté.

L'amendement n°6 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement identique n°64, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Rédiger comme suit le texte proposé par cet article pour l'article L. 102-4 du code des ports maritimes :

« Art. L. 102-4. - Le directeur général est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance pour une période qui ne peut être inférieure à cinq ans. Toutefois, le conseil de surveillance peut demander à l'autorité compétente de l'État la révocation du directeur général après un vote à bulletin secret.

« Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du directeur général.

II. - En conséquence, dans l'ensemble du texte, remplacer les mots :

président du directoire

par les mots :

directeur général

M. Charles Josselin. – La rédaction de cet amendement n'ayant rien à envier à celle de l'amendement n°7 de la commission, je suis prêt à le retirer.

M. le président. – L'amendement n°7 de la commission a été rectifié, je me dois de vous en informer.

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous nous bornons à préciser qu'il serait souhaitable que le conseil de surveillance émette un avis conforme sur la nomination du président du directoire, dont les fonctions seront, pour cinq ans, celles, semble-t-il, d'un directeur général. Le ministre peut-il nous le confirmer ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est en effet favorable à cet avis conforme : il est intéressant, dans un souci de

dialogue, que le candidat puisse présenter son projet devant le conseil de surveillance. Les membres du directoire seront en effet nommés pour cinq ans, et son président portera le titre de directeur général. Il n'y a pas d'ambiguïté. Ai-je répondu à votre préoccupation ?

M. Charles Revet, rapporteur. – Tout à fait.

L'amendement n°64 est retiré.

L'amendement n°7 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°65, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Rédiger comme suit le texte proposé par cet article pour l'article L. 102-6 du code des ports maritimes :

« Art. L. 102-6. - Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels et sociaux, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, sont représentés à parité dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique.

« Les associations agréées pour la protection de l'environnement au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et œuvrant sur le territoire, le Conservatoire du littoral et Réseau Ferré de France y sont obligatoirement représentés.

« Le conseil de développement peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

« Un décret précise le nombre de membres, les modalités de désignation de ses membres autres que ceux de droit et ses règles de fonctionnement.

M. Charles Josselin. – Les conseils de développement fonctionnent bien, ils sont un peu à l'image du Conseil économique et social. Nous proposons que leur composition fasse une place égale aux associations et aux élus locaux.

M. le président. – Amendement n°20 rectifié *ter*, présenté par MM. Grignon, Richert, Mme Sittler, MM. Haenel, Beaumont et Mme Keller.

Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-6 du code des ports maritimes, après les mots :

milieux professionnels,

insérer les mots :

parmi lesquels les entreprises et établissements gestionnaires d'infrastructures de transports terrestres,

M. Francis Grignon. – La réalisation d'infrastructures lourdes, nécessaire au développement des ports, doit participer à la définition des stratégies portuaires : le conseil de développement est l'instance idoine. Nous précisons que les entreprises et établissements gestionnaires

d'infrastructures de transports terrestres y soient représentés.

M. le président. – Amendement n°8, présenté par M. Revet au nom de la commission.

I. - Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-6 du code des ports maritimes, supprimer les mots :

et la politique tarifaire

II. - Dans le second alinéa du même texte, supprimer les mots :

en Conseil d'État

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous ne souhaitons pas que le conseil de développement débattre des questions tarifaires, ce serait risquer des conflits d'intérêts et il faut préserver l'impartialité de cette instance. Nous supprimons également la référence au décret en Conseil d'État, elle est inutile.

Avis défavorable à l'amendement n°65 : la répartition par collège est préférable à une distinction binaire entre élus et associations.

L'amendement n°20 rectifié *ter* paraît de nature réglementaire, mais son contenu est parfaitement légitime : avis favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – L'amendement n°65 relève du pouvoir réglementaire, la composition du conseil de développement reprend celle du Grenelle de l'environnement, avec notamment les autorités portuaires, les associations, les entreprises, les gestionnaires d'infrastructures et il est normal de le consulter sur les questions tarifaires : avis défavorable. L'amendement n°20 rectifié *ter* complique la composition, alors que les gestionnaires de transports routiers seront bien représentés dans le conseil de développement : retrait, sinon rejet. L'amendement n°8 risque de ralentir la réglementation et il serait dommage que le conseil de développement ne soit pas consulté sur les tarifs : retrait, sinon rejet.

L'amendement n°8 est retiré.

M. Francis Grignon. – M. le ministre nous dit que les gestionnaires de transport terrestre seront représentés dans le conseil de développement, j'en déduis que ce sera aussi le cas pour les voies navigables.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Bien sûr, c'est indispensable.

M. Francis Grignon. – Alors je m'incline !

*L'amendement n°20 rectifié *ter* est retiré.*

M. Charles Josselin. – Mon amendement est plus complet que les autres (*sourires*), même si j'exclue également toute référence au domaine tarifaire. Cependant, je fais volontiers le pari des volontés locales et de leurs capacités à adapter au mieux la

composition des conseils de développement ! Il ne faut pas toujours tout vouloir régler par la loi.

L'amendement n°65 est retiré.

M. le président. – Amendement n°19 rectifié *ter*, présenté par MM. Grignon, Richert, Mme Sittler, MM. Haenel, Beaumont et Mme Keller.

Dans le premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-7 du code des ports maritimes, après les mots :

personnalités qualifiées

insérer les mots :

et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables

M. Francis Grignon. – Nous précisons que les gestionnaires d'infrastructures feront partie du conseil de coordination interportuaire, ce sera au bénéfice de la coordination des offres de services portuaires et des offres de service sur le réseau de transports.

M. Charles Revet, rapporteur. – Le développement du transport fluvial et ferroviaire est indispensable pour les ports : la moitié des marchandises transitant par Rotterdam emprunte la voie fluviale ou la voie ferroviaire, contre 15 % seulement au Havre. L'amendement est probablement de nature réglementaire, mais nous y sommes favorables.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sagesse.

*L'amendement n°19 rectifié *ter* est adopté.*

M. le président. – Amendement n°9, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

Au début du dernier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-7 du code des ports maritimes, remplacer les mots :

Un décret en Conseil d'État

par les mots :

Le décret visé au premier alinéa

M. Charles Revet, rapporteur. – La référence à un décret en Conseil d'État n'est pas nécessaire.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sagesse.

L'amendement n°9 est adopté.

M. le président. – Amendement n°48 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L.103-1 du code des ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – L'article L.103-1 dispose qu'un projet stratégique fixe les grandes orientations du port, les modalités de son action et les dépenses et

les recettes prévisionnelles. Nous regrettons le renvoi en Conseil d'État, qui dépossède le Parlement de son pouvoir. Nous déplorons également la possibilité de confier à des filiales les activités résiduelles de manutention. Cette filialisation menace la garantie des droits des travailleurs concernés et fait courir le risque d'une privatisation de certaines missions du port.

M. le président. – Amendement n°10, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

I. - Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L.103-1 du code des ports maritimes, après les mots :

les modalités de son action

insérer les mots :

, la politique d'intéressement des salariés

II. - Dans la seconde phrase du même alinéa, après les mots :

Il doit être compatible avec

insérer les mots :

les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et

III. - Dans le deuxième alinéa du même texte, supprimer les mots :

en Conseil d'État

IV. - Dans le dernier alinéa du même texte, remplacer les mots :

peut conclure

par le mot

conclut

V. - Compléter ce même alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés à l'État.

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous souhaitons que le projet stratégique traite de l'intéressement des salariés du port, y compris le directeur du port. La réalisation des objectifs du plan stratégique sera d'autant plus probable que tous les acteurs du port y trouveront un intérêt financier. Cet amendement vise, ensuite, à ce que les contrats stratégiques obéissent aux orientations nationales en matière de dessertes intermodales. Un comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) était prévu au printemps 2008 pour donner suite aux conclusions du Grenelle de l'environnement, il a pris du retard, nous y remédions pour partie. Le développement de nos ports exige des dessertes efficaces, compétitives et fiables. Ce n'est pas un hasard si les premiers ports d'Europe bénéficient de transports ferroviaires et fluviaux très performants : c'est le seul moyen de massifier et faire baisser les coûts.

Comme le dit l'adage bien connu des milieux maritimes, « la bataille des ports se gagne à terre ».

En troisième lieu, cet amendement oblige le grand port maritime à conclure un contrat pluriannuel avec l'État et, éventuellement, les collectivités locales afin que tous les acteurs institutionnels se sentent concernés par le développement du port. Enfin, il vise à ce que le contrat pluriannuel porte également sur l'évolution de la part de dividendes demandés par l'État -comme cela se fait à Anvers- car il est essentiel que les ports sachent de quels moyens financiers ils peuvent disposer pour leurs investissements.

M. le président. – Amendement n°80, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après le premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-1 du code des ports maritimes, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il se traduit notamment par la définition d'un schéma directeur d'aménagement qui couvre le périmètre de sa circonscription, prenant en compte également les enjeux naturels dans un objectif de développement durable. Après son approbation par l'État, le grand port maritime a autorité pour la mise en œuvre de ce schéma.

M. Charles Josselin. – Cet amendement crée le principe d'un schéma directeur d'aménagement sur la circonscription du port.

M. le président. – Amendement n°85, présenté par le Gouvernement.

Après le premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-1 du code des ports maritimes, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cet amendement dit la même chose que le précédent mais dans une rédaction qui me paraît techniquement meilleure et c'est pourquoi je demanderai à M. Josselin de retirer le sien au profit de celui-ci.

M. le président. – Amendement n°66, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le dernier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-1 du code des ports maritimes, remplacer les mots :

peut conclure

par le mot :

conclut

M. Charles Josselin. – Cet amendement rend obligatoire la conclusion d'un contrat pluriannuel.

M. le président. – Amendement n°79, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le texte proposé par cet article pour l'article L. 103-1 du code des ports maritimes par un alinéa ainsi rédigé :

« A ce titre, l'État conserve la responsabilité des infrastructures d'accès des grands ports maritimes au réseau national autoroutier, ferroviaire et fluvial.

M. Charles Josselin. – Cet amendement réaffirme le rôle de l'État en matière d'aménagement des accès des marchandises aux grands ports maritimes.

M. Charles Revet, rapporteur. – Avis défavorable au n°48 rectifié. Nos ports ont pâti d'un désengagement de l'État qui leur a refusé, depuis plusieurs années, une stratégie globale. L'article L.103-1 va dans le bon sens, puisqu'il confie au conseil de surveillance lui-même la charge de définir ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et les recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.

Je comprends les motivations de l'amendement 80 mais je l'estime inutile puisque la commission a déjà inscrit solennellement à l'article L.101-3 que les missions du grand port autonome devaient respecter à la fois les règles de la concurrence et les enjeux du développement durable. En outre, j'ai présenté un amendement tendant à ce que les projets stratégiques des grands ports respectent les orientations nationales en matière de dessertes intermodales. Par conséquent, retrait ou rejet.

Avis favorable au n°85 car il est essentiel que les ports concilient développement durable et compétitivité.

Retrait ou rejet du n°66, satisfait par le IV de l'amendement 10. J'en partage l'objectif, mais il est concurrent du n°10, qui a d'autres aspects.

Retrait ou rejet du n°79, peu utile dans la mesure où toutes les infrastructures de transport en dehors de la circonscription du port sont gérées par d'autres organismes que l'autorité portuaire.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable au n°48 rectifié pour les mêmes raisons que le rapporteur.

Le I du n°10 est d'ordre réglementaire, cet aspect sera dans la liste des points obligatoires et je m'engage à associer le rapporteur à la rédaction du décret.

Avis favorable aux points II et IV. Défavorable à la suppression de la référence au Conseil d'État. Sagesse sur le point V bien qu'il soit d'ordre réglementaire.

J'ai déjà donné mon avis sur le n°80.

Le n°66 est satisfait par le point IV de l'amendement 10 et le n°79 l'est par le point II du même amendement.

L'amendement n°48 rectifié n'est pas adopté.

M. Charles Revet, rapporteur. – J'ai bien noté que le ministre a prévu que dans le décret soit indiqué le point essentiel de l'intéressement des salariés. Je supprime le point III et je souhaite que le Sénat adopte l'amendement 10 ainsi rectifié :

I. - Dans la seconde phrase du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-1 du code des ports maritimes, après les mots :

Il doit être compatible avec

insérer les mots :

les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et

II. - Dans le dernier alinéa du même texte, remplacer les mots :

peut conclure

par le mot

conclut

III. - Compléter ce même alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés à l'État.

L'amendement n°10 rectifié est adopté

M. Charles Josselin. – Je maintiens l'amendement n°80 car il y a une nuance entre « des documents graphiques » et un « schéma directeur d'aménagement ». Je comprends qu'on veuille éviter des lourdeurs excessives mais il ne faut pas prendre le risque d'un aménagement qui ne respecterait pas les contraintes d'un développement durable.

L'amendement n°80 n'est pas adopté.

L'amendement n°85 est adopté.

L'amendement n°66 est retiré.

L'amendement n°79 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°82 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Supprimer le texte proposé par cet article pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes.

M. Gérard Le Cam. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°55 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

I. - Dans le premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L.103-2 du code des ports maritimes, après les mots :

peut

supprimer les mots :

, à titre exceptionnel,

II. - Dans le deuxième alinéa (1°) du même texte, après le mot :

prestations

supprimer le mot :

accessoires

III. - Dans le même alinéa, après les mots :

de filiales

insérer les mots :

majoritairement publiques

IV. - Dans le troisième alinéa (2°) du même texte, après les mots :

de filiales

insérer les mots :

majoritairement publiques

V. - Dans le quatrième alinéa (3°) du même texte, après les mots :

une filiale

insérer les mots :

majoritairement publique

VI. - Dans le dernier alinéa (4°) du même texte, remplacer le mot :

minoritaires

par le mot :

majoritaires

VII. - Compléter le même texte par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans son projet stratégique, le grand port maritime, lorsqu'il créera une filiale, devra en être l'actionnaire majoritaire

M. Gérard Le Cam. – Nous sommes hostiles à la privatisation mais si les autorités doivent, dans l'avenir, exploiter des outillages par le biais de filiales, veillons à protéger les salariés... et prévoyons que ces sociétés seront majoritairement publiques. Ce sera un gage de sécurité, notamment en cas de désengagement d'actionnaires. Sinon, un armateur pourra prendre le contrôle et maîtriser d'un bout à l'autre la chaîne logistique. Qu'arrivera-t-il s'il décide ensuite de partir pour s'implanter ailleurs ?

Les armateurs ne sont soumis à aucune contrainte de durée, l'établissement public doit réintégrer ses salariés en cas de licenciements. Une nouvelle fois, seul le secteur public prend les risques !

Enfin, il est particulièrement important que les ports disposent de personnels permanents, qualifiés et compétents. Les entreprises exploitant des outillages spécifiés dans le projet stratégique devraient toutes être majoritairement publiques.

M. le président. – Amendement n°67, présenté par M. Josselin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, supprimer les mots :

à titre exceptionnel,

M. Charles Josselin. – Pourquoi « exceptionnel » ? Il y a là une complication inutile. On ne peut prévoir ce que sera l'offre pour les activités de manutention... Évitions aussi de faire peser une incertitude juridique sur les grands ports.

L'amendement n°69 est retiré.

M. le président. – Amendement n°11, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

Après les mots :

de droit privé

supprimer la fin du cinquième alinéa (4°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes.

M. Charles Revet, rapporteur. – Nous supprimons une restriction géographique qui n'a pas lieu d'être : pourquoi limiter les participations aux entreprises établies dans l'Union européenne, quand les ports étrangers raisonnent au plan mondial ?

L'amendement n°68 est retiré.

M. Charles Revet, rapporteur. – Avis défavorable au n°82 rectifié, je m'en suis déjà expliqué.

Il n'est pas nécessaire d'écrire que le port détiendra une part majoritaire, puisque le texte précise qu'il possèdera 50 % du capital : avis défavorable au n°55 rectifié, d'autant qu'il vide de son contenu une part essentielle du projet de loi. Le n°67 est lui aussi contraire à l'esprit du présent projet : même avis.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Défavorable aux n°82 rectifié, 55 rectifié et 67 qui casse l'esprit de la réforme. Favorable au n°11.

L'amendement n°82 rectifié n'est pas adopté, non plus que les n°55 rectifié et 67.

L'amendement n°11 est adopté.

M. le président. – Amendement n°12, présenté par M. Revet, au nom de la commission.

Compléter le texte proposé par cet article pour l'article L. 106-1 du code des ports maritimes par un alinéa ainsi rédigé :

« Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination mentionné à l'article L. 102-7 peuvent demander à être associés à ses travaux.

M. Charles Revet, rapporteur. – Je rappelle qu'un conseil de coordination peut réunir des grands ports maritimes et des ports fluviaux. L'union est gage de réussite et de prospérité !

L'amendement n°12, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°52 rectifié, présenté par M. Le Cam et les membres du groupe CRC.

Après l'article premier, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes est abrogée.

Mme Évelyne Didier. – La loi de décentralisation d'août 2004 a organisé le transfert de propriété des infrastructures portuaires. L'ordonnance de 2005 prévoit en conséquence que les voies ferrées portuaires ne relèveront plus de RFF mais des ports ; et les opérations de maintenance réalisées par la SNCF devront être mises en concurrence au 31 décembre 2008.

A présent, il faut aller encore plus loin et confier aux grands ports la responsabilité pleine et entière des activités ferroviaires et l'organisation des dessertes ! Cela va à l'encontre des enjeux de développement durable et de rééquilibrage intermodal.

Le domaine maritime et portuaire doit rester, sur tout le territoire, sous maîtrise publique, grâce à une coopération entre les autorités portuaires, RFF et la SNCF car sinon, le port sera tenté de confier l'ensemble de la chaîne logistique à de grands armateurs également opérateurs ferroviaires, tels que CMA/CGM. Et *quid* de la « stratégie de développement durable » ?

Des investissements, non immédiatement rentables, sont urgents ! La maîtrise publique est seule susceptible de garantir l'essor d'un transport multimodal performant sur l'ensemble du territoire. On sait bien que les opérateurs privés ne s'intéresseront qu'aux grands axes rentables. L'aménagement du territoire doit être équilibré ; la France ne peut se contenter de deux ports performants. Il faut abroger l'ordonnance de 2005.

M. Charles Revet, rapporteur. – L'ordonnance de 2005 a permis aux ports de gérer à la place de RFF le

réseau ferré situé sur leur circonscription. Il s'agissait de promouvoir le transport ferroviaire. Hélas, trois ans se sont écoulés avant que soient enfin pris les textes d'application. Rien ne serait plus dommageable pour les grands ports qu'une instabilité juridique. Ne revenons pas sur cette ordonnance qui vient d'entrer en application. Défavorable. Cependant, monsieur le ministre, n'est-il pas possible de prévoir prochainement une réunion entre les grands ports et RFF afin de définir les priorités et pour que RFF les mette en œuvre rapidement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La desserte ferroviaire des ports est un échec tragique, sauf à Dunkerque en raison de la nature du fret -les matériaux. Au contraire, dans les ports allemands, la part du ferroviaire est prépondérante ; depuis Hambourg, qui compte cinquante opérateurs ferroviaires de proximité, 70 % des produits quittent le port par le train. Les ports sont les vrais patrons du ferroviaire !

A partir de là, fournissons un effort extraordinaire pour développer les chemins de fer : le trafic des conteneurs y est parfaitement adapté. Cela me paraît essentiel et voilà pourquoi je ne partage pas votre analyse : la situation actuelle est un échec.

L'amendement n°52 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°22, présenté par M. Le Grand.

Avant l'article 2, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans l'article L. 211-3 du code des ports maritimes, les mots : « voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire ».

M. Jean-François Le Grand. – Pourquoi transférons-nous à l'autorité portuaire le pouvoir d'affecter les droits de port ? Parce que la règle de non-affectation des recettes aux dépenses, que pose l'article 211-3 du code des ports maritimes, n'aura plus lieu d'être.

M. Charles Revet, rapporteur. – Dans des ports gérés par des collectivités territoriales, les droits de port sont aujourd'hui perçus par la chambre de commerce et d'industrie. Certaines collectivités souhaiteraient, en tant qu'autorités concédantes, les percevoir directement. Cet amendement concerne, outre les ports gérés par les collectivités territoriales, ceux d'outre-mer dont l'État est l'autorité portuaire. Sur cet amendement, qui pourrait être de nature réglementaire, je m'en remettrai à la sagesse du Sénat en sollicitant l'avis du Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je souhaite le retrait de cet amendement. Si l'affectation est de nature réglementaire, je comprends la demande. Cependant, nous avons demandé une mission sur les ports ultramarins relevant de l'État. Je préférerais ne pas modifier la loi pour l'instant, quitte à

corriger rapidement le texte réglementaire : je m'engage à réunir très rapidement tous les intéressés.

M. Jean-François Le Grand. – Je comprends cette difficulté et j'entends votre appel.

L'amendement n°22 est retiré.

M. le président. – Amendement n°21, présenté par M. Le Grand.

Avant l'article 2, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans la première phrase du I de l'article L. 601-1 du code des ports maritimes, après le mot : « Corse », sont insérés les mots : « , ou les groupements dont elles font partie, ».

M. Jean-François Le Grand. – Il s'agit, avec cet amendement rectifié à la demande de la commission, d'adapter la législation à l'évolution des mœurs.

M. Charles Revet, rapporteur. – Si le principe apparaît convaincant, nous manquons d'éléments pour apprécier le bien-fondé de cette suggestion. L'objet du projet n'aborde pas explicitement les ports de commerce et de plaisance. Je m'en remettrai à la sagesse du Sénat et si le Gouvernement en fait autant, elle sera très positive. (*Sourires*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il en sera ainsi.

L'amendement n°21 rectifié est adopté et devient article additionnel.

M. le président. – Amendement n°23, présenté par M. Le Grand.

Avant l'article 2, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début de la première phrase du II de l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, les mots : « Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, » sont supprimés.

M. Jean-François Le Grand. – Je remercie le Sénat de sa sagesse. Quant à cet amendement, il supprime le délai de trois ans prévu par la loi du 5 janvier 2006.

M. Charles Revet, rapporteur. – Ce délai devait faciliter la constitution de sociétés portuaires. Sa suppression entre-t-elle dans l'objet du projet ? J'émettrai le même avis de sagesse en me tournant vers le Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis, naturellement.

L'amendement n°23 est adopté et devient article additionnel.

L'article 2 est adopté.

Prochaine séance aujourd'hui, mercredi 21 mai 2008, à 15 heures.

La séance est levée à minuit vingt-cinq.

Le Directeur du service du compte rendu analytique :

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du mercredi 21 mai 2008

Séance publique

A QUINZE HEURES ET LE SOIR

1. Suite de la discussion du projet de loi (n° 300, 2007-2008) portant réforme portuaire (urgence déclarée).

Rapport (n° 331, 2007-2008) de M. Charles Revet, fait au nom de la commission des affaires économiques.

2. Discussion du projet de loi (n° 309, 2007-2008), adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à la lutte contre le trafic de produits dopants.

Rapport (n° 327, 2007-2008) de M. Alain Dufaut, fait au nom de la commission des affaires culturelles.

- MM. Pierre Fauchon, Jean-René Lecerf et Jean-Claude Peyronnet un rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le suivi des dossiers européens en matière de blanchiment, de protection civile, d'immigration, d'asile et de terrorisme ;

- M. Jean-Jacques Hyst une proposition de résolution tendant à actualiser le règlement du Sénat afin d'intégrer les sénateurs de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin dans les effectifs des commissions permanentes.

DÉPÔTS

La Présidence a reçu de :

- M. le Premier ministre un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, renforçant les mesures de prévention et de protection des personnes contre les chiens dangereux ;

- M. le Premier ministre un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la protection du secret des sources des journalistes ;

- de Mmes Nicole Borvo Cohen-Seat, Éliane Assassi, Josiane Mathon-Poinat, Marie-France Beaufiles, MM. Michel Billout, Robert Bret, Jean-Claude Danglot, Mmes Annie David, Michelle Demessine, Évelyne Didier, MM. Guy Fischer, Thierry Foucaud, Mmes Brigitte Gonthier-Maurin, Gélita Hoarau, MM. Robert Hue, Gérard Le Cam, Jack Ralite, Ivan Renar, Mme Odette Terrade, MM. Bernard Vera, Jean-François Voguet, François Autain et Pierre Biarnès une proposition de loi relative à l'élection sénatoriale ;