

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 20 mai 2008

(81<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTENCE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

1. Procès-verbal (p. 2203).
2. Commission mixte paritaire (p. 2203).
3. Déclaration de l'urgence d'un projet de loi (p. 2203).
4. Retrait de l'ordre du jour d'une question orale (p. 2203).
5. Questions orales (p. 2203).

### PROGRAMMES D'ACCOMPAGNEMENT DES PATIENTS (p. 2203)

Question de Mme Anne-Marie Payet. – MM. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative ; Jean Boyer, en remplacement de Mme Anne-Marie Payet.

### DÉFENSE DES DROITS DES JEUNES FOOTBALLEURS AFRICAINS S'ENTRAÎNANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS (p. 2204)

Question de M. Yannick Bodin. – MM. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative ; Yannick Bodin.

### LOI EVIN ET PUBLICITÉ SUR INTERNET (p. 2206)

Question de M. Roland Courteau. – MM. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative ; Roland Courteau.

### PRÉSERVATION DE LA PERMANENCE DES SOINS ET NOTAMMENT DES SECTEURS DE GARDE (p. 2207)

Question de M. Jean-Pierre Bel. – MM. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative ; Jean-Pierre Bel.

### PROJET DE RÉFORME DES FERMAGES (p. 2209)

Question de M. René-Pierre Signé. – MM. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche ; René-Pierre Signé.

### CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA GELÉE NOIRE (p. 2210)

Question de M. Simon Sutour. – MM. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche ; Simon Sutour.

### LUTTE CONTRE LES CAMPAGNOLS TERRESTRES (p. 2211)

Question de M. Gérard Bailly. – MM. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche ; Gérard Bailly.

### ASSOCIATION DES PARLEMENTS NATIONAUX À L'ÉVALUATION DES ACTIVITÉS D'EUROJUST (p. 2212)

Question de M. Hubert Haenel. – MM. Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'État chargé des affaires européennes ; Hubert Haenel.

### AMÉNAGEMENT DE LA RN 102 ENTRE LE PUY-EN-VELAY ET BRIOUDE (p. 2213)

Question de M. Jean Boyer. – MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; Jean Boyer.

### FINANCEMENT DE L'ASSAINISSEMENT DE L'EAU (p. 2214)

Question de M. Louis de Broissia. – MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; Louis de Broissia.

### EMPLOI DU TASER X26 (p. 2215)

Question de Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales ; Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.

### AVENIR DE LA PROFESSION D'AVOUÉ (p. 2217)

Question de Mme Catherine Tasca. – M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales ; Mme Catherine Tasca.

### SITUATION DES CONJOINTS SURVIVANTS (p. 2218)

Question de M. Georges Mouly. – Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité ; M. Georges Mouly.

### SITUATION FINANCIÈRE DES PERSONNES HANDICAPÉES (p. 2219)

Question de M. Gérard Delfau. – Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité ; M. Gérard Delfau.

### INQUIÉTUDES DES PROFESSIONNELS DE LA COIFFURE (p. 2220)

Question de M. Francis Grignon. – MM. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale ; Francis Grignon.

### SITUATION DU LYCÉE GEORGES-COLOMB À LURE (p. 2221)

Question de M. Jean-Pierre Michel. – MM. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale ; Jean-Pierre Michel.

### VENTE DES LOGEMENTS SOCIAUX À LEURS LOCATAIRES (p. 2222)

Question de M. José Balareello. – Mme Christine Boutin, ministre du logement et de la ville ; M. José Balareello.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2223)

### PRÉSIDENCE DE M. CHRISTIAN PONCELET

6. **Souhaits de bienvenue à une délégation du Sénat du Canada** (p. 2224).
7. **Retrait d'une question orale** (p. 2224).
8. **Réforme portuaire.** – Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 2224).

Rappel au règlement (p. 2224)

MM. Gérard Le Cam, le président, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

Discussion générale (p. 2224)

MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Motion d'ordre (p. 2229)

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques.

Discussion générale (*suite*) (p. 2229)

MM. Charles Josselin, Patrice Gélard.

### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE RICHERT

M. Gérard Le Cam, Mme Catherine Morin-Desailly, MM. Jean-Noël Guérini, Jean-François Le Grand.

M. le secrétaire d'État.

Clôture de la discussion générale.

9. **Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire de Finlande** (p. 2241).
10. **Réforme portuaire.** – Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 2241).

Question préalable (p. 2241)

Motion n° 18 rectifié de M. Gérard Le Cam. – MM. Robert Bret, Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Rejet par scrutin public.

Demande de renvoi à la commission (p. 2245)

Motion n° 28 rectifié de M. Gérard Le Cam. – MM. Thierry Foucaud, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2248)

Intitulé du titre I<sup>er</sup> (p. 2248)

Amendement n° 1 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Article additionnel  
avant l'article 1<sup>er</sup> (p. 2249)

Amendement n° 40 rectifié de M. Gérard Le Cam. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État, Charles Josselin. – Rejet.

Article 1<sup>er</sup> (p. 2250)

Amendement n° 37 rectifié de M. Gérard Le Cam. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements n°s 38 rectifié de M. Gérard Le Cam et 2 rectifié de la commission. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État, Charles Josselin. – Rejet de l'amendement n° 38 rectifié ; adoption de l'amendement n° 2 rectifié.

Amendement n° 3 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements n°s 57 rectifié, 56 rectifié de M. Gérard Le Cam, 4 de la commission, 24 de M. Jean-François Le Grand, 58 de M. Charles Josselin, 84 du Gouvernement, 51 rectifié de M. Gérard Le Cam et sous-amendement n° 88 rectifié du Gouvernement ; amendement n° 75 de M. Charles Josselin. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, Jean-François Le Grand, Charles Josselin, le secrétaire d'État, Mme Évelyne Didier, M. Francis Grignon. – Retrait des amendements n°s 24 et 58 ; rejet des amendements n°s 57 rectifié, 56 rectifié et 75 ; adoption des amendements n°s 4, 84, du sous-amendement n° 88 rectifié et de l'amendement n° 51 rectifié, modifié.

Amendement n° 50 rectifié de M. Gérard Le Cam. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 59 rectifié de M. Charles Josselin. – MM. Charles Josselin, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 5 rectifié *bis* de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements n°s 61 de M. Charles Josselin et 25 de M. Jean-François Le Grand. – MM. Charles Josselin, Jean-François Le Grand, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 46 de M. Gérard Le Cam. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 83 de la commission et sous-amendements n°s 90 rectifié du Gouvernement et 62 rectifié de M. Charles Josselin ; amendements n°s 60, 81, 63 de M. Charles Josselin, 53 rectifié, 54 rectifié de M. Gérard Le Cam et 27 rectifié de Mme Sylvie Desmarescaux. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Charles Josselin, Robert Bret, Mmes Sylvie Desmarescaux, Muguette Dini. – Retrait des amendements n°s 27 rectifié et 54 rectifié ; adoption des sous-amendements n°s 90 rectifié, 62 rectifié et de l'amendement n° 83 modifié, les autres amendements devenant sans objet.

Amendement n° 6 rectifié de la commission et sous-amendement n° 89 du Gouvernement. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendements n<sup>os</sup> 64 de M. Charles Josselin et 7 rectifié de la commission. – MM. Charles Josselin, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 64 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 7 rectifié.

Amendements n<sup>os</sup> 65 de M. Charles Josselin, 20 rectifié *ter* de M. Francis Grignon et 8 de la commission. – MM. Charles Josselin, Francis Grignon, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait des trois amendements.

Amendement n<sup>o</sup> 19 rectifié *ter* de M. Francis Grignon. – MM. Francis Grignon, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 9 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements n<sup>os</sup> 48 rectifié de M. Gérard Le Cam, 10 rectifié de la commission, 80, 66, 79 de M. Charles Josselin et 85 du Gouvernement. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, Charles Josselin, le secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 66 ; rejet des amendements n<sup>os</sup> 48 rectifié, 80 et 79 ; adoption des amendements n<sup>os</sup> 10 rectifié et 85.

Amendements n<sup>os</sup> 82 rectifié, 55 rectifié de M. Gérard Le Cam, 67 à 69 de M. Charles Josselin et 11 de la commission. – MM. Gérard Le Cam, Charles Josselin, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 69 et 68 ; rejet des amendements n<sup>os</sup> 82 rectifié, 55 rectifié et 67 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 11

Amendement n<sup>o</sup> 12 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel  
après l'article 1<sup>er</sup> (p. 2277)

Amendement n<sup>o</sup> 52 rectifié de M. Gérard Le Cam. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Articles additionnels  
avant l'article 2 (p. 2278)

Amendement n<sup>o</sup> 22 de M. Jean-François Le Grand. – MM. Jean-François Le Grand, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 21 rectifié de M. Jean-François Le Grand. – MM. Jean-François Le Grand, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n<sup>o</sup> 23 de M. Jean-François Le Grand. – MM. Jean-François Le Grand, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 2. – Adoption (p. 2279)

Renvoi de la suite de la discussion.

**11. Transmission de projets de loi** (p. 2279).

**12. Dépôt d'une proposition de loi** (p. 2280).

**13. Dépôt d'une proposition de résolution** (p. 2280).

**14. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution** (p. 2280).

**15. Dépôt d'un rapport d'information** (p. 2280).

**16. Ordre du jour** (p. 2280).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à dix heures dix.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

## COMMISSION MIXTE PARITAIRE

**M. le président.** Monsieur 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 commission mixte paritaire selon les modalités prévues par l'article 12 du règlement.

3

## DÉCLARATION DE L'URGENCE D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** Par lettre en date du 19 mai 2008, M. le Premier ministre a fait connaître à M. le président du Sénat que, 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 (n° 288, 2006-2007).

4

## RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR D'UNE QUESTION ORALE

**M. le président.** J'informe le Sénat que 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.

Acte est donné de cette communication.

5

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales.

### PROGRAMMES D'ACCOMPAGNEMENT DES PATIENTS

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer, en remplacement de Mme Anne-Marie Payet, auteur de la question n° 184, adressée à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative.

**M. Jean Boyer, en remplacement de Mme Anne-Marie Payet.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est au nom de Mme Anne-Marie Payet que je pose cette question, qui porte sur les programmes dits d'accompagnement des patients par les firmes pharmaceutiques.

Dans un rapport qui vient d'être rendu public, l'Inspection générale des affaires sociales, l'IGAS, conclut sans aucune équivoque qu'elle rejoint la position du Collectif Europe et Médicament, qui, depuis plusieurs mois, dénonce les dangers de l'intervention des firmes pharmaceutiques auprès des patients.

Dans ce contexte, Mme Payet s'inquiète de la déclaration de Mme Roselyne Bachelot-Narquin devant les députés le 5 février dernier, affirmant que « la mise en place de tels programmes à destination des patients et financés par l'industrie pharmaceutique pourrait permettre d'assurer une meilleure prise en charge de ces patients, à condition de préserver leurs droits. »

Ma collègue s'interroge sur l'efficacité réelle des mesures d'encadrement qui pourraient être instaurées. Elle serait reconnaissante à Mme la ministre de faire connaître sa position sur ce dossier.

Les motivations commerciales des firmes pharmaceutiques sont par trop évidentes pour que leur soit laissée 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.

Ces programmes d'aide à l'observance ou d'accompagnement devraient être formellement interdits, y compris sous leur forme actuelle.

Selon l'IGAS, ces programmes constituent une forme déguisée de publicité directe auprès du public pour des médicaments de prescription et sont essentiellement motivés par des considérations économiques.

En outre, ils concernent très souvent des médicaments insuffisamment évalués, alors qu'il en existe d'autres qui sont mieux tolérés, moins coûteux et plus pratiques.

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

**M. Bernard Laporte**, *secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative*. Monsieur le sénateur, vous avez bien voulu attirer l'attention de Mme Roselyne Bachelot-Narquin sur les programmes dits d'accompagnement des patients.

Le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine du médicament, examiné au Parlement à partir de janvier 2007, prévoyait d'habiliter 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 avait donc accepté la suppression de cette partie du projet de loi. Il s'était également engagé à saisir l'Inspection générale des affaires sociales, afin d'obtenir des éléments d'éclairage indispensables à la gestion du dossier.

Par ailleurs, lors de la discussion qui s'est déroulée au Sénat le 24 janvier 2007, le président de la commission des affaires sociales, M. Nicolas About, 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 et propositions, cette démarche devant aboutir au dépôt d'une proposition de loi.

Dans le rapport qu'elle a transmis à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, l'IGAS souligne que l'éducation thérapeutique des patients nécessite l'intervention du médecin ou de l'équipe soignante de proximité. Or, si cette éducation s'avère essentielle, elle demeure parfois, en pratique, insuffisante.

Le rapport de l'IGAS rappelle également que, selon la loi relative à la politique de santé publique du 9 août 2004, les pouvoirs publics ont la responsabilité de fournir l'information et l'éducation à la santé, et que l'État a une mission en matière d'organisation du système de santé.

La mission insiste d'ailleurs sur le respect de l'autonomie de la personne et sur son droit à être informée, indépendamment du colloque singulier avec le prescripteur. Elle estime que l'information par la Haute Autorité de santé en direction du public doit être privilégiée.

Toutefois, au vu de certaines carences et dans des cas très exceptionnels et limités, le rapport reconnaît que la mise en place de tels programmes à destination des patients et financés par l'industrie pharmaceutique peut permettre de leur assurer une meilleure prise en charge, à condition, bien entendu, de préserver leurs droits.

Ces programmes doivent être scrupuleusement circonscrits à des programmes d'apprentissage, en appui à des traitements, notamment pour des médicaments d'utilisation complexe, au long cours et pour l'explication et la formation du patient à des gestes techniques liés à l'utilisation du produit, par exemple pour des modalités d'injections ou de reconstitution d'un produit.

Il devra donc s'agir uniquement d'une formation technique, délivrée par le laboratoire, quand le caractère spécialisé et délicat du traitement commande une formation pour son bon usage. On peut concevoir que, dans certains cas très rares, la technicité du produit nécessite que ce soit l'entreprise qui joue ce rôle, du fait de sa connaissance intime du produit.

Par ailleurs, ces programmes ne sont envisageables que s'ils sont initiés par le médecin et effectués sous son contrôle. En outre, ils concernent particulièrement les médicaments au service médical rendu important.

Dans ces conditions, il est nécessaire de prévoir un encadrement juridique afin de clarifier les rôles des différents intervenants et d'éviter toute ambiguïté des pratiques, entre l'information, l'accompagnement et l'action promotionnelle.

Enfin, je souligne – et Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative ne peut que partager votre position sur ce point – que, en dehors d'une aide ponctuelle et encadrée dans le cadre d'un programme d'observance, tous les contacts entre les patients et l'industrie pharmaceutique doivent demeurer prohibés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer.

**M. Jean Boyer.** Monsieur le secrétaire d'État, je constate que le problème délicat des programmes dits d'accompagnement des patients par les firmes pharmaceutiques est pris en compte par le ministère de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative.

Je note qu'il donnera lieu, sinon à une décision dans l'immédiat, du moins à une réflexion, et qu'aucune mesure ne sera prise sans concertation.

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

#### DÉFENSE DES DROITS DES JEUNES FOOTBALLEURS AFRICAINS S'ENTRAÎNANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Bodin, auteur de la question n° 222, adressée à M. le secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative.

**M. Yannick Bodin.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur la question du devenir des jeunes footballeurs originaires du continent africain en centre de formation sur le territoire français et qui, à la sortie de ces centres, se retrouvent, pour la plupart, dans une situation d'exploitation économique, voire d'« esclavagisme moderne », pour reprendre l'expression utilisée par Raymond Domenech le 9 mai dernier, à Ivry-sur-Seine.

Les clubs européens disposent de nombreux joueurs africains. Le football est un sport qui a toujours attiré les enfants du continent africain, mais leur recrutement a été longtemps effectué sans contrôle rigoureux. Cependant, en France, l'apprentissage de la profession de footballeur répond à des règles strictes fixées par le code du travail, la Fédération française de football et la Ligue de football professionnel.

Le règlement de la Fédération internationale de football association, la FIFA, concernant le statut et le transfert des joueurs pose le principe de l'interdiction de transfert international des footballeurs mineurs. Par ailleurs, le code du sport interdit toute forme de rétribution des agents des sportifs mineurs.

En outre, il existe de nombreux accords internationaux visant à protéger les enfants et à réglementer leur recrutement. Ainsi, par exemple, la Convention internationale des droits de l'enfant condamne leur exploitation économique.

Je pense également à la Déclaration de Bamako, de 2000, invitant les États en liaison avec les structures sportives nationales et internationales, à mettre en place une réglementation concernant l'interdiction des transactions commerciales sur les joueurs mineurs, l'organisation de la préformation dans les pays d'origine jusqu'à l'âge de seize ans, la prise en compte de la spécificité sportive dans la délivrance des visas par les consulats et la nécessité d'informer les clubs d'accueil sur leurs responsabilités juridiques et réglementaires liées au recrutement de jeunes joueurs étrangers.

Lorsque ces joueurs deviennent majeurs, la République a le devoir de régulariser leur situation, c'est-à-dire de leur délivrer au minimum un titre de séjour portant la mention « sportif ». Afin de bénéficier des réglementations en vigueur, les sportifs originaires des pays d'Afrique, Caraïbes et Pacifique, ACP, doivent être en situation régulière.

Malheureusement dans la réalité, ces joueurs ont souvent des difficultés à obtenir leur régularisation, quand les clubs ne sont pas amenés à profiter de leur précarité administrative !

De plus, ils sont rarement rémunérés au même niveau que leurs collègues. Et lorsqu'ils ne signent pas un contrat, ils ne bénéficient pas non plus de formation alternative.

S'il est du devoir de la République de régulariser les footballeurs sous contrat, de la même manière, les joueurs dont les contrats arrivent à échéance ne doivent pas devenir des clandestins malgré eux, abandonnés de tous et expulsés de notre territoire du jour au lendemain.

Aussi, je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, les mesures que vous envisagez de prendre pour faire respecter dans les clubs français les réglementations nationales et internationales concernant les sportifs mineurs afin de prendre en compte la Déclaration de Bamako, de mettre un terme à ces pratiques fréquentes de mise en situation irrégulière de joueurs ou d'anciens joueurs de clubs français, de proposer des formations dans les métiers du sport, ou dans d'autres domaines, aux joueurs qui ne signent pas de contrat, dans une démarche de coopération avec les pays africains, et de permettre à ces joueurs d'effectuer un retour digne dans leur pays d'origine. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

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

**M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative.** Monsieur le sénateur, la France s'est attachée à se doter d'une législation protectrice pour les jeunes sportifs qui évoluent dans les centres de formation des clubs professionnels français.

La loi du 28 décembre 1999, portant diverses mesures relatives à l'organisation d'activités physiques et sportives, a introduit, dans la loi du 16 juillet 1984 modifiée, un article 15-4 codifié à l'article L. 211-4 du code du sport prévoyant que les centres de formation des clubs sportifs professionnels sont soumis à un régime d'agrément du ministre chargé

des sports, délivré sur proposition de la fédération délégataire concernée, après avis de la Commission nationale du sport de haut niveau. Ce dispositif d'agrément est destiné à garantir aux jeunes sportifs des conditions sérieuses et adaptées d'enseignement scolaire général ou professionnel, de formation sportive, de suivi médical, d'hébergement et de restauration.

Le code du sport fixe les conditions de délivrance et de retrait de l'agrément et prévoit que les centres de formation sollicitant un tel agrément doivent respecter un cahier des charges établi par chaque fédération sportive concernée. Ce cahier des charges doit préciser l'effectif maximal des jeunes du centre, les modalités de l'enseignement scolaire, de la pratique sportive, du suivi médical, les conditions d'hébergement, de restauration, la nature des installations sportives et, enfin, la qualification des personnels d'encadrement du centre.

Par ailleurs, la loi « sport » impose la conclusion d'une convention entre le jeune sportif bénéficiant d'une formation dispensée par un centre de formation.

Les centres de formation sont inspectés une fois par an par les directions régionales de la jeunesse et des sports et par les directions techniques nationales, qui vérifient les effectifs des centres de formation et la réalité du suivi scolaire et universitaire.

Concernant plus particulièrement la discipline du football, trente-deux clubs professionnels possèdent un centre de formation, pour un effectif global de 1 768 jeunes joueurs ; cent dix-huit joueurs sont de nationalité étrangère, soixante-cinq d'entre eux étant des « étrangers nés en France » et cinquante-trois, n'étant pas nés en France.

Le dispositif des centres de formation mis en place par la France assure donc une formation et une protection identique à tous les jeunes Français, mais aussi à tous les jeunes étrangers qui intègrent ces centres, sans distinction de leurs origines.

En outre, ce dispositif est totalement conforme au plan d'action mis en place à la suite de la Déclaration de Bamako, recommandant, notamment, la structuration des centres de formation et l'établissement pour chaque jeune d'une convention de formation.

Enfin, ce dispositif de protection des jeunes sportifs mineurs est complété par les dispositions de l'article L. 222-5 du code du sport, qui visent à interdire les rémunérations des agents sportifs à l'occasion des contrats signés par un sportif mineur avec des clubs.

À l'issue de leur formation, les jeunes joueurs étrangers quittant les centres de formation vers vingt ans sont confrontés, au même titre que les Français, aux problèmes de recrutement par les clubs professionnels et de reconversion, sachant que les besoins du football professionnel ont été évalués, par saison, à soixante-quinze joueurs sortant des centres de formation.

De même que les travailleurs étrangers dans d'autres secteurs d'activités peuvent être employés de façon irrégulière sur le territoire français, il peut malheureusement arriver qu'un sportif étranger, quelle que soit sa discipline, soit employé par un club de façon irrégulière, malgré une licence délivrée par une fédération française.

Paradoxalement, de telles situations se rencontrent surtout dans des compétitions de niveau amateur et rarement dans le cas des contrats professionnels, qui font tous l'objet d'une homologation par les ligues professionnelles.

À l'évidence, ces situations ne devraient pas se produire. À l'échelon européen, la France soutient le point 23 du Livre blanc sur le sport, qui préconise de « favoriser le rôle du sport dans l'éducation et la formation » et souligne « l'importance de faire face très tôt à la nécessité de prévoir une formation s'inscrivant dans la perspective d'une double carrière pour les jeunes sportifs et sportives, ainsi que des centres de formation locaux de qualité afin de préserver leurs intérêts moraux, éducatifs et professionnels ».

La France a fortement soutenu l'initiative de la Commission européenne qui a entamé une étude sur la formation des jeunes sportifs et sportives en Europe, étude dont les résultats pourront orienter les politiques et programmes susmentionnés.

De même, à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne, la France proposera d'instaurer une règle fixant un nombre minimum de joueurs formés au niveau local par équipe de club, dès lors que l'objectif légitime vise à encourager et à protéger la formation et l'épanouissement des sportifs.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Bodin.

**M. Yannick Bodin.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Vous nous avez dit ce qui devrait se pratiquer en théorie. Or, moi, je vous ai interrogé sur les bavures.

Vous savez que, à l'heure actuelle, un certain nombre d'anciens professionnels ou de joueurs amateurs, qui ont été « recrutés » sur le continent africain pour venir jouer au football en France, se retrouvent, à l'issue de leur formation ou pseudo-formation, ou en l'absence de contrat, dans une situation de clandestins malgré eux !

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre de la solidarité gouvernementale, de vous tourner vers votre collègue ministre de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du développement solidaire,...

**M. Roland Courteau.** Eh oui !

**M. Yannick Bodin.** ... pour examiner conjointement le cas de ces joueurs, ou anciens joueurs, qui, à la suite d'une rupture de contrat, sont renvoyés de leur club, sans formation, afin qu'ils ne fassent pas l'objet d'une mesure d'expulsion.

La République française, qui est allée les chercher, a des responsabilités à leur égard !

**M. Roland Courteau.** Très bien !!

**M. Yannick Bodin.** Telle est la raison pour laquelle je souhaite que vous vous rapprochiez de M. Hortefeux, de façon à apporter des réponses humaines et dignes à leurs demandes. Il importe de régulariser leur situation afin de leur permettre de rester sur le territoire français, voire de leur accorder une formation à l'issue de laquelle ils pourront rentrer dans leur pays d'origine en toute dignité, ce qui est très important pour eux.

C'est surtout sur cet aspect que je voulais insister. Certes, nous connaissons tous la loi, mais il importe de lutter contre les bavures et, je le répète, de respecter la dignité de ces jeunes. Alors que nous les avons amenés en France, que nous les avons fait rêver, ils peuvent se retrouver du jour au lendemain dans des situations inextricables et être considérés comme des clandestins. C'est une situation tout à fait anormale !

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

## LOI EVIN ET PUBLICITÉ SUR INTERNET

**M. le président.** La parole est à M. Roland Courteau, auteur de la question n° 232, adressée à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative.

**M. Roland Courteau.** Monsieur le secrétaire d'État, comme chacun le sait dans cette enceinte, la publicité en faveur des boissons alcoolisées est autorisée par la loi du 10 janvier 1991, dite loi « Evin », qui l'encadre strictement pour des motifs de santé publique.

Ainsi cette publicité n'est-elle autorisée que sur un certain nombre de supports limitativement énumérés par une disposition maintenant codifiée à l'article L. 3323-2 du code de la santé publique.

Cette énumération, qui comporte, notamment, la presse écrite, la radiodiffusion sonore, les affiches et enseignes, ou encore les messages, circulaires commerciales et brochures diffusées par les producteurs et les négociants, ne prend pas en compte Internet et les réseaux numériques qui, lors de la discussion de la loi précitée, n'avaient pas encore pris l'essor qu'ils connaissent actuellement.

Cependant, la publicité sur Internet a été considérée jusqu'à présent comme autorisée sur le fondement d'une interprétation que le Conseil d'État, dans un rapport publié en 1998 et intitulé *Internet et les réseaux numériques*, a donnée du champ d'application de l'article L. 3323-2 du code de la santé publique.

Pourtant, cette position équilibrée vient d'être remise en question par deux décisions de justice successives : une ordonnance de référé, rendue le 8 janvier 2008 par le tribunal de grande instance de Paris, ordonnance confirmée quelques jours plus tard, le 13 février 2008, par un arrêt de la cour d'appel de Paris.

Par ces deux décisions, les juges s'en sont tenus à une lecture littérale du code de la santé publique. Constatant qu'Internet ne figurait pas expressément dans la liste limitative des supports autorisés par l'article L. 3323-2 du code de la santé publique, ils en ont déduit que la publicité n'était pas autorisée sur les services de communication en ligne.

À l'heure où Internet prend une place croissante dans le développement de la publicité, cette approche jurisprudentielle n'est pas sans conséquences. Ainsi, l'interdiction sur ce support de toute forme de publicité pour les boissons alcooliques et, par conséquent, pour le vin reviendrait à imposer la fermeture de tous les sites en ligne qui évoquent un cépage, une appellation, voire un terroir.

Ne pouvant s'appliquer qu'aux services de communication en ligne régis par la loi française, cette interdiction pénaliserait les producteurs français par rapport aux producteurs de pays tiers dont les sites, accessibles sur le réseau mondial de la « toile », ne seraient pas soumis à des dispositions aussi contraignantes.

C'est la raison pour laquelle il m'a semblé nécessaire de déposer le 8 février dernier, avec plusieurs de mes collègues, une proposition de loi tendant à procéder à la clarification législative qui s'impose et à confirmer par voie législative une construction juridique qui ne reposait, jusqu'à présent, que sur une interprétation du Conseil d'État.

À toutes fins utiles, j'indique que le dispositif que nous proposons prend soin de préciser que cette présentation de la publicité doit respecter les autres dispositions du code de la santé publique, notamment l'article L. 3323-4, qui énumère les indications et références admises en matière publicitaire.

Par ailleurs, je rappelle que, dans leurs attendus, les juges avaient invité le législateur à clarifier la loi. Ainsi, d'une certaine manière, notre proposition de loi répond à cette invitation. Par cette initiative, une partie du chemin a été effectuée. Il reste à savoir, monsieur le secrétaire d'État, si le Gouvernement a l'intention de nous permettre d'aboutir en inscrivant cette proposition de loi à l'ordre du jour des travaux parlementaires et s'il entend prendre toute initiative dans ce sens.

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

**M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative.** Monsieur le sénateur, vous avez bien voulu attirer l'attention de Mme Roselyne Bachelot-Narquin sur l'encadrement de la publicité en faveur de l'alcool.

Je vous rappelle que la loi Évin dresse la liste des supports autorisés pour la publicité en faveur de l'alcool, liste sur laquelle ne figure pas Internet. Cette interdiction de publicité sur Internet a été rappelée par le tribunal de grande instance de Paris, dont le jugement a été confirmé par la cour d'appel de Paris le 13 février 2008.

Cette dernière a souligné que le site concerné, qui appartient à la marque Heineken, était clairement destiné à faire de la publicité en faveur de la bière au moyen, notamment, de jeux, d'animations sonores ou de visuels attractifs. De tels agissements, inacceptables, sont contraires à la loi.

Bien que cette publicité ne fût pas envisagée par le code de la santé publique, jusqu'à cette condamnation, les producteurs d'alcool avaient choisi de considérer la publicité en faveur des boissons alcooliques sur Internet comme permise, sur le fondement d'un avis du Bureau de vérification de la publicité, dont la jurisprudence a rappelé qu'il n'avait pas de portée législative ou juridictionnelle.

Depuis cette décision, certains s'inquiètent que toute personne faisant la promotion de l'alcool sur Internet puisse être théoriquement condamnée. J'insiste sur le mot « théoriquement », car il n'est nullement établi qu'une action en justice puisse être engagée contre un site ne réalisant que de la vente en ligne. Pour poursuivre un site en justice, il faut y être habilité. Ainsi, l'action en justice contre Heineken a été menée par l'ANPAA, l'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie.

L'ANPAA est une association responsable et il paraît peu probable qu'elle s'attaque au site de vente en ligne d'un vigneron indépendant ou au site de l'office de tourisme d'une région viticole.

En outre, il n'est nullement certain qu'une telle action conduirait à la condamnation de l'exploitant du site. Dans l'affaire Heineken, il a ainsi été considéré que le site condamné n'était pas destiné directement à la vente. La marque Heineken dispose d'un autre site dédié à cette activité.

Il me semble logique de considérer que la position juridique puisse être différente pour les sites de vente en ligne. Non considérés comme des supports de publicité, ils pourraient être autorisés.

Néanmoins, cette interprétation n'étant pas juridiquement certaine, Mme la ministre de la santé peut donc comprendre la crainte, notamment de la part de la filière viticole, d'une condamnation d'un site de vente en ligne.

Face à cette incertitude, certains réclament la modernisation de la loi Évin afin de soumettre les sites de vente en ligne au même encadrement publicitaire que les commerces

d'alcool « physiques ». Certains vont plus loin en demandant une large diffusion de la publicité en faveur de l'alcool sur Internet.

Je tiens à mettre formellement en garde les tenants d'une libéralisation de la publicité sur Internet, qui représente deux dangers. D'une part, une libéralisation non strictement encadrée de la publicité en faveur de l'alcool sur Internet profiterait d'abord aux grands groupes industriels producteurs d'alcool, qui disposent de moyens publicitaires très importants, plutôt qu'à la filière viticole. D'autre part, les jeunes, dont nous connaissons la vulnérabilité, et qui sont de grands utilisateurs d'Internet, seraient harcelés par l'ensemble des techniques de promotion telles que les *pop-up*, les *spams* et les liens sponsorisés. Alors que l'alcoolisation des jeunes est un phénomène croissant, il n'est pas concevable de laisser les publicités en faveur de l'alcool envahir ce média. Toute la littérature scientifique montre le fort impact de la publicité sur les comportements d'alcoolisation.

Il existe un large consensus sur la nécessité de protéger les plus jeunes des dangers de l'alcool. Toutefois, Mme Roselyne Bachelot-Narquin entend le souhait de ne pas laisser peser sur un important secteur économique un risque de contentieux, aussi relatif soit-il. C'est pourquoi elle va engager, en lien avec les ministères concernés, une réflexion sur cette question en y associant les acteurs sanitaires et économiques du secteur.

**M. le président.** La parole est à M. Roland Courteau.

**M. Roland Courteau.** Monsieur le secrétaire d'État, si je comprends bien, votre réponse est négative !

Nous sommes éblouis, mais nous ne sommes pas éclairés !  
(*Sourires.*)

**M. René-Pierre Signé.** Ah !

**M. Roland Courteau.** Au travers du dispositif que nous proposons, nous prenons soin de préciser que, formellement, la publicité sur Internet devra respecter les autres dispositions y afférentes du code de la santé publique, notamment celles qui concernent les indications et les références admises en matière publicitaire. Tel est d'ailleurs le cas pour les supports autorisés par la loi, à savoir la presse écrite – à l'exception des publications destinées à la jeunesse –, la radiodiffusion, les affiches, les circulaires, etc.

Selon vous, monsieur le secrétaire d'État, serait-il donc plus dangereux de consulter Internet que d'écouter la radio ou de lire la presse écrite ou les affiches ?

Dans le même temps, on peut supposer que les Français auront tout loisir de consulter les publicités émanant des sites Internet des producteurs espagnols, italiens, australiens ou chiliens, sur lesquels ne pèse aucune contrainte.

Je cherche une cohérence dans tout cela. Comprenez qui pourra, monsieur le secrétaire d'État.

#### PRÉSERVATION DE LA PERMANENCE DES SOINS ET NOTAMMENT DES SECTEURS DE GARDE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Bel, auteur de la question n° 229, adressée à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative.

**M. Jean-Pierre Bel.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite une nouvelle fois appeler l'attention du Gouvernement sur la question de la permanence des soins, notamment des secteurs de garde.

Actuellement, la permanence des soins assure une présence médicale en dehors des heures d'ouverture des cabinets médicaux, c'est-à-dire de vingt heures à huit heures en semaine, ainsi que les week-ends et les jours fériés. Elle constitue ainsi pour la population une réponse de premier recours indispensable.

Le décret du 22 décembre 2006 prévoyait la possibilité d'extension de l'organisation de la permanence des soins aux samedis après-midi et aux jours compris entre un week-end et un jour férié.

Néanmoins, depuis lors, pour l'application de l'avenant 27 à la convention médicale du 12 janvier 2005, qui assure la mise en œuvre de ce dispositif, il est préconisé de ramener le nombre de secteurs de garde à 2 000, contre 2 500 aujourd'hui, sur l'ensemble du territoire national. Cette considération strictement comptable pénalise lourdement les secteurs démunis, notamment les départements ruraux.

Monsieur le secrétaire d'État, vous savez bien que les situations sont à peu près comparables à Gaillac et dans l'Ariège !

**M. René-Pierre Signé.** Eh oui !

**M. Jean-Pierre Bel.** Je peux en témoigner directement puisque, dans le département de l'Ariège, dont je suis l'élu, le nombre de secteurs de garde passerait de dix-neuf à sept.

Cet arbitrage est d'autant plus incompréhensible que, en milieu rural, cette sectorisation telle qu'elle est envisagée entraînerait un élargissement du périmètre des secteurs de garde, périmètre que les médecins ne seraient plus en mesure de couvrir correctement en raison d'une trop grande étendue géographique et de la topographie montagnaise. En conséquence, la qualité du service rendu se trouverait particulièrement affectée par un temps de trajet beaucoup trop long.

En parallèle, monsieur le secrétaire d'État, il est proposé une rationalisation du système de garde. Pour un département tel que le mien, cela signifierait un objectif d'économies de 300 000 euros sur les 750 000 euros qui sont aujourd'hui consacrés au paiement d'astreintes. Ainsi, il est proposé de supprimer les déplacements des médecins de garde pour les remplacer par le transport des patients vers des cabinets médicaux de garde. Ce transport serait assuré soit par des ambulanciers privés s'ils sont disponibles – et l'on connaît les difficultés liées à ce mode de transport dans les départements comme les nôtres –, soit par les pompiers, c'est-à-dire le service départemental d'incendie et de secours. Le coût serait assuré pour moitié par la caisse primaire d'assurance maladie et pour moitié par le département.

On ne peut, d'une part, reprocher aux collectivités locales d'être trop dépendantes et, d'autre part, leur demander de pallier en permanence les carences de l'État, alors même que la permanence des soins, sous l'autorité du préfet, est une mission de service public depuis 2006.

Fort de ce constat, je vous saurais gré, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir m'indiquer quelles dispositions compte prendre le Gouvernement pour pallier cette situation et pour que les collectivités territoriales, déjà sollicitées afin de faciliter l'installation des médecins en milieu rural, ne soient pas encore mises à contribution pour assurer une permanence des soins efficace à tous nos concitoyens, notamment en milieu rural. Eux aussi ont droit à cette permanence ! (*M. René-Pierre Signé approuve.*)

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

**M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative.** Monsieur le sénateur, comme vous l'avez très justement précisé, Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative a tenu à ce que le décret du 22 décembre 2006 soit rapidement traduit dans le champ conventionnel afin que le dispositif de permanence des soins puisse être étendu à l'ensemble de la période de fermeture des cabinets médicaux.

Il est important que les médecins généralistes libéraux qui s'investissent dans cette mission essentielle de service public puissent avoir les moyens de l'organiser au mieux pour économiser un temps médical précieux et, ainsi, optimiser le temps utile pour nos concitoyens.

Cela est d'autant plus nécessaire que, dans beaucoup de départements, on constate une activité nocturne quasi nulle qui, pour autant, mobilise chaque soir un médecin généraliste, qui se doit malgré tout d'assurer cette astreinte.

Nous devons garantir à nos concitoyens une réponse de qualité à leur demande de soins, à toute heure et en tout point du territoire. Cette réponse doit être coordonnée et proportionnelle aux besoins exprimés. Enfin, elle doit également être organisée de manière à optimiser le temps médical et à permettre aux médecins de conjuguer l'organisation d'une permanence des soins de qualité et un confort de vie et d'exercice compatible avec leurs attentes légitimes.

Le dispositif de 2005 prévoyait déjà que la rémunération de la régulation libérale des appels, des astreintes et de la majoration des actes fût la contrepartie d'une évolution de la sectorisation vers un objectif de 1 500 secteurs au niveau national.

À travers la démarche actuelle, il est donc proposé une marche moins haute que le contrat initial, puisqu'il n'est question que de 2 000 secteurs, cela en contrepartie de l'extension de ce dispositif aux samedis après midi et aux jours de pont.

Pour les départements ruraux, le seuil à atteindre pour le paiement du dispositif a été majoré de 40 % afin de tenir compte des difficultés auxquelles vous avez fait allusion.

De plus, Mme Roselyne Bachelot-Narquin a demandé qu'une mission d'appui, pilotée par l'Inspection générale des affaires sociales, accompagne individuellement les départements en difficulté dans ce travail d'organisation de la permanence des soins. À ce jour, vingt-sept départements ont fait appel à ses services.

Les départements ayant déjà modernisé l'organisation de la permanence des soins ont, pour la plupart d'entre eux, étendu les périodes de régulation libérale, installé des maisons médicales de gardes dédiées à cette activité, ou encore développé des relations partenariales avec les établissements de santé.

Dans ces départements, de l'avis de tous, la qualité et la sécurité de la réponse à la demande de soins ont progressé, les médecins généralistes libéraux sont moins sollicités. Dans tous les cas, ces nouvelles organisations sont des systèmes gagnant-gagnant.

Le département de l'Ariège, quant à lui, a bien entendu bénéficié de la facilité accordée aux zones de montagne. La mission d'appui se penchera sur la situation particulière du département au cours du mois de juin. Comme pour les autres départements, il est certain que des solutions positives seront trouvées.

Ainsi que vous le soulignez, dans les départements qui connaissent des difficultés liées à la démographie médicale, une collaboration positive entre les différents acteurs professionnels et institutionnels autour de ces questions d'organisation de l'offre de soins ne peut qu'être un atout pour nos concitoyens.

C'est là tout l'objectif de la création des agences régionales de santé dont le projet vous sera présenté à l'automne.

Il s'agit donc non pas de considérations strictement comptables, mais bien d'une nouvelle étape dans la nécessaire amélioration de l'organisation de la permanence des soins ambulatoires au service de l'ensemble de nos concitoyens.

**M. René-Pierre Signé.** Il faudrait déjà récupérer la TVA pour la construction de maisons médicales.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Bel.

**M. Jean-Pierre Bel.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État de vos explications. Notre collègue député de l'Ariège, Frédérique Massat, vous avait déjà interrogé sur ce sujet, et j'espérais qu'entre-temps il y aurait eu une prise de conscience.

Or le problème reste entier. Certes, vous nous faites part d'un certain nombre d'éléments dont chacun peut apprécier la pertinence, mais je peux vous assurer que, dans les nombreux départements comme le nôtre, la réalité sur le terrain est tout autre.

Aujourd'hui, une très grande inquiétude se manifeste sur cette question, comme sur la désertification médicale dans notre pays.

L'État se désengage sur une mission essentielle. Les parlementaires de l'opposition que nous sommes ne sont pas les seuls à faire ce constat. Il m'est arrivé d'entendre certains de mes collègues de la majorité d'aujourd'hui...

**M. Louis de Broissia.** Et de demain !

**M. Jean-Pierre Bel...**tenir exactement le même propos !

**M. Roland Courteau.** C'est vrai !

**M. Jean-Pierre Bel.** Monsieur le secrétaire d'État, vous devez être très vigilant sur ce sujet, car la santé publique est un droit. Vous citez des chiffres, vous évoquez des situations dans lesquelles il ne se passe rien. Mais, la nuit ou le week-end, je vous l'assure, des événements graves peuvent se produire. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser nos concitoyens les plus vulnérables victimes de cette discrimination.

**M. Roland Courteau.** Bravo !

#### PROJET DE RÉFORME DES FERMAGES

**M. le président.** La parole est à M. René-Pierre Signé, auteur de la question n° 236, adressée à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

**M. René-Pierre Signé.** Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur les inquiétudes formulées par les exploitants agricoles qui craignent, dans le cadre du projet de réforme des fermages, la modification du calcul des loyers des terres affermées.

Les loyers des baux ruraux évoluent en fonction du revenu de l'activité agricole. Chaque département définit un indice reflétant la réalité agricole, après accord entre les représentants des bailleurs et des preneurs. Il semble aujourd'hui

que les bailleurs, au risque d'être entendus, souhaitent que le système d'indexation soit remis en cause au profit d'un calcul fondé sur l'évolution du prix du foncier.

Or, monsieur le ministre, les terres et les bâtiments sont loués pour l'exercice d'une activité professionnelle, il est donc logique que le revenu de cette activité reste la référence pour l'indexation des fermages.

Je souhaiterais donc savoir, monsieur le ministre, si le système de calcul des baux ruraux peut éviter toute modification et rester fondé sur l'activité agricole.

**M. Roland Courteau.** C'est une bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Michel Barnier,** *ministre de l'agriculture et de la pêche.* Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question. Le statut du fermage a été édicté pour l'essentiel dans l'immédiat après-guerre et il a fortement contribué au développement de notre agriculture. Aujourd'hui, il continue d'être très utile.

Le statut du fermage ne peut cependant pas rester figé. Il s'agit d'un corps de règles juridiques qui régit les relations entre les fermiers et les propriétaires bailleurs. Nous devons donc prendre en compte les changements que connaît le secteur agricole et ainsi faire évoluer raisonnablement, de manière pragmatique, le statut du fermage.

L'évaluation actuelle du prix des fermages pour le loyer des terres nues et des bâtiments d'exploitation résulte de la loi du 2 janvier 1995. Elle repose, vous l'avez rappelé, sur l'évolution des revenus bruts d'entreprise agricole à l'hectare, le RBEA.

Si le dispositif issu de 1995 s'est traduit par une légère progression des indices durant les cinq premières années, cette évolution s'est inversée depuis 2000, accentuant une baisse de rémunération des biens loués pour les propriétaires bailleurs.

Le Gouvernement a donc ouvert une concertation sur ce dossier afin d'entreprendre éventuellement certaines modifications nécessaires pour améliorer le dispositif. Il ressort des échanges déjà organisés par les organisations professionnelles et les représentants des propriétaires ruraux concernés que pourrait être retenu un indice national des fermages dont la composition pourrait comprendre une répartition du revenu net d'entreprise agricole national à l'hectare et de l'évolution annuelle du coût de la vie. L'indexation resterait ainsi fondée en partie sur l'activité agricole, comme vous l'avez souhaité.

Monsieur Signé, j'ai bien entendu vos propos, et je peux vous assurer que cette concertation n'est pas terminée. Nous prendrons le temps de consulter tous ceux qui sont parties prenantes à ce statut du fermage, et nous verrons ensuite quel est le meilleur moyen législatif de traduire dans les faits cette évolution si elle apparaît souhaitable à tous.

**M. le président.** La parole est à M. René-Pierre Signé.

**M. René-Pierre Signé.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse.

Le statut des fermages semble faire l'objet d'une évolution. Les loyers des fermiers, je le répète, doivent être indexés non sur le prix du foncier, mais sur l'activité économique agricole. Je vous le rappelle, les loyers des logements ne sont pas indexés sur le prix au mètre carré.

Vos explications ne me satisfont pas et laissent planer une inquiétude, partagée par tous les fermiers.

## CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA GELÉE NOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Simon Sutour, auteur de la question n° 240, adressée à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

**M. Simon Sutour.** Monsieur le ministre, je souhaite attirer votre attention sur la situation préoccupante dans laquelle se trouve une grande partie des agriculteurs du département du Gard.

En effet, dans la nuit du 23 au 24 mars, le phénomène dit de 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 département.

Espèce la plus précoce, l'abricotier est de loin le plus touché avec une dégradation constatée de 50 % à 100 % des parcelles. Le pêcher, le cerisier, le pommier et le poirier sont moins affectés, mais il sera nécessaire de surveiller la qualité et la quantité des productions.

Les conséquences économiques sur la filière fruitière sont d'ores et déjà très importantes, car seules 7 000 des 35 000 tonnes d'abricots attendues seront vraisemblablement récoltées.

Dans son livre blanc, la fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles, la FDSEA, du Gard préconise plusieurs mesures en faveur des agriculteurs dont les récoltes sont compromises ou partiellement décimées.

Au sujet de l'indemnisation des calamités agricoles, elle souhaite que le Comité national d'assurance agricole soit réuni au plus vite et que les critères d'éligibilité soient revus. De plus, les taux d'indemnisation actuels de 35 % devraient être portés à 45 %.

Elle souhaite également la mise en place d'une véritable assurance récolte avec tenue des engagements sur la prise en charge à hauteur de 45 % des cotisations, comme cela se fait dans des pays voisins, en particulier en Espagne. À terme, c'est une véritable assurance revenu qui doit être créée.

Quant au versement du solde calamité agricole 2007, il est impératif qu'il soit effectué immédiatement.

À l'heure où la France va prendre la présidence de l'Union européenne – je sais, monsieur le ministre, que vous y êtes sensible –, il est nécessaire d'insister sur le devoir des États de participer à l'harmonisation des règles sociales et environnementales afin que la solidarité soit la même dans tous les États membres et que certaines disparités incompréhensibles pour le monde agricole français soit enfin levées.

C'est pourquoi je souhaiterais connaître les intentions du Gouvernement quant aux solutions rapides à apporter à la situation préoccupante des agriculteurs gardois et, plus précisément, j'aimerais savoir s'il entend répondre favorablement aux demandes présentées par la FDSEA du Gard en matière d'indemnisation et d'assurance.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.** Monsieur le sénateur, votre question me donne l'occasion de revenir sur l'une des crises que le ministère de l'agriculture et de la pêche doit gérer afin de remédier à la situation souvent très difficile que vivent nombre d'agriculteurs et de pêcheurs.

L'épisode de gel survenu dans la nuit du 23 au 24 mars dernier a effectivement touché l'ensemble des agriculteurs de la filière arboricole du département du Gard et de sept autres départements.

Dans les jours qui ont suivi cette catastrophe, je me suis rendu dans la Drôme, un département gravement touché, afin de constater les dégâts subis et témoigner de la solidarité du Gouvernement aux professionnels de toute la filière. Les collectivités locales, y compris les régions et les départements, ont également souhaité participer à ce mouvement. J'ai pu clairement mesurer l'ampleur des dommages et la nécessité de prendre au plus vite des mesures de soutien aux agriculteurs sinistrés.

Des cellules de crise ont immédiatement été mises en place dans chacun des huit départements touchés, afin d'établir une estimation précise des pertes subies, d'analyser les mesures de réparation envisageables, et d'étudier au cas par cas les situations les plus fragiles, parmi les producteurs mais aussi les entreprises d'aval, dont la situation se trouve également profondément affectée. Les premiers résultats de ces travaux nous sont parvenus, confirmant l'intensité des dommages, tout particulièrement sur le verger d'abricotiers.

Monsieur le sénateur, vous avez appelé de vos vœux une décision rapide. Vous avez satisfaction, puisque la Commission nationale des calamités agricoles se réunira le 10 juin prochain. Nous pourrions alors décider des mesures d'urgence et permettre ainsi aux producteurs et aux entreprises de pouvoir bénéficier des réparations nécessaires dès le début de l'été, au moment où ils auraient dû percevoir les produits des ventes de leur récolte qui a été détruite en très grande partie.

Le dispositif des calamités agricoles sera utilisé de façon optimale. Ainsi, les taux d'indemnisation seront majorés de dix points pour les exploitants les plus durement frappés.

Par ailleurs, j'ai le plaisir de vous informer que l'ensemble des dossiers des calamités agricoles en 2007 sont sur le point d'être soldés. Certes, nous avons pris du retard, ce que je déplore, mais nous nous efforçons de le rattraper au plus vite. Les derniers crédits attendus dans le Gard ont d'ailleurs été reçus par la trésorerie générale hier matin.

Au-delà de cette situation conjoncturelle à laquelle nous comptons apporter le plus rapidement possible des réponses avec les outils dont nous disposons, il est essentiel de doter les entreprises agricoles de notre pays d'une meilleure protection contre l'ensemble des aléas climatiques, sanitaires – je citerai la fièvre catarrhale ovine, qui touche 82 départements – ou économiques, dont elles sont les premières victimes. Nous ne disposons pas à l'heure actuelle de système de protection, de prévention, de mutualisation.

Nous devons utiliser le bilan de santé de la politique agricole commune et les outils que la Commission européenne va annoncer aujourd'hui à Strasbourg, pour, avec les professionnels que nous allons encourager à mieux s'organiser, doter notre pays, et les autres pays qui le voudront, d'un système de gestion de crise, fondé sur un dispositif d'assurance public-privé, et financé par une part des crédits de la PAC, pour qu'il soit supportable, notamment pour le secteur des fruits et légumes, qui est l'un des plus vulnérables, mais aussi pour les autres. Nous concluons probablement cette discussion pendant la présidence française de l'Union européenne.

Monsieur Sutour, ma détermination est très forte en la matière. Je veux être le ministre qui dotera notre pays, avec les professionnels, de ce système de gestion de crise.

Conformément aux souhaits de M. le Président de la République, Mme Lagarde et moi-même avons posé les bases d'un dispositif de gestion des risques qui serait renouvelé dans ses principes et ses modalités, et complémentaire des nouvelles orientations communautaires. Il pourrait reposer, en ce qui concerne les risques climatiques, sur l'amélioration de la déduction pour aléas, la DPA, et sur le développement ou la généralisation de l'assurance récolte.

Monsieur Sutour, je connais votre intérêt pour ce sujet. Je vous tiendrai donc informé, comme l'ensemble du Sénat, des mesures que nous prendrons en 2008 dans le cadre du bilan de santé de la PAC.

**M. le président.** La parole est à M. Simon Sutour.

**M. Simon Sutour.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence dans cet hémicycle ce matin.

Vous avez apporté plusieurs précisions importantes.

Tout d'abord, la Trésorerie générale du Gard a reçu hier matin le solde du règlement des dossiers relatifs aux calamités agricoles de 2007, ce qui est positif.

Ensuite, les agriculteurs les plus touchés bénéficieront d'un taux d'indemnisation majoré de 10 % ; c'est un autre point positif.

Enfin, la Commission nationale des calamités agricoles se réunira le 10 juin.

Il est très important que la solidarité nationale s'exerce, car le secteur agricole est en crise. Comme vous l'avez rappelé, sept départements ont été touchés par la gelée noire. Le Gard est particulièrement frappé, puisque la viticulture connaît, elle aussi, de graves difficultés.

**M. Roland Courteau.** Tout à fait !

**M. Simon Sutour.** La crise a atteint un degré tel que nous avons décidé un moratoire sur les cotisations sociales en faveur de plusieurs milliers d'exploitants.

Vous entendez également, avez-vous dit, engager sur le plan européen – sans doute le ferez-vous au cours de la présidence française de l'Union – des actions quant à l'évolution de la PAC. J'espère que cela se concrétisera.

À cet égard, il convient d'insister sur la notion, importante pour l'avenir, d'agriculture méditerranéenne. Seules des mesures spécifiques permettront qu'une agriculture méditerranéenne vive sur le territoire national français, et pas uniquement dans d'autres États du sud de l'Union européenne.

**M. Roland Courteau.** Très bien !

#### LUTTE CONTRE LES CAMPAGNOLS TERRESTRES

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Bailly, auteur de la question n° 242, adressée à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

**M. Gérard Bailly.** Monsieur le ministre, je souhaite attirer votre attention sur les dommages importants causés par le campagnol terrestre qui, depuis une trentaine d'années, est en recrudescence dans les zones herbagères d'altitude et de plateaux, dans le Jura, en Franche-Comté et dans d'autres régions dont le Limousin, l'Auvergne – notamment en Haute-Loire, dans le Cantal et dans le Puy-de-Dôme –, en Midi-Pyrénées et en Provence-Alpes-Côte d'Azur, bref, dans presque tous les massifs jurassiens.

Ce phénomène est dû en partie à une spécialisation rapide en monoculture d'herbe des zones de haute et moyenne montagne, qui a conduit à un milieu plus homogène et à une simplification des écosystèmes. La pullulation de ces rongeurs, dont le nombre peut dépasser mille à l'hectare, a des répercussions économiques importantes sur les exploitations : baisse des rendements et conservation altérée des fourrages, mauvaise qualité de la composition fourragère – ces animaux sont friands de légumineuses, ce qui est préjudiciable à la production de lait destiné à la production fromagère – et régénération coûteuse des prairies, lorsque cette régénération est possible, ce qui n'est pas le cas pour les terrains pentus ou très pierreux.

Malgré les moyens mis en œuvre et les nombreuses recherches conduites depuis trente ans pour limiter la population des campagnols, avec l'aide de l'État, des conseils régionaux et généraux, y compris avec nos voisins suisses, les ravages sont toujours très importants sur notre territoire.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'apporter des informations sur ce dossier difficile, notamment m'indiquer si des moyens sont mis en place pour endiguer ce fléau, tout en restant dans une démarche de développement agricole durable ?

Les éleveurs constatent, avec impatience et inquiétude, qu'aucune solution positive n'a été véritablement trouvée. Ils souhaitent savoir si une réflexion est conduite sur le plan communautaire, voire au-delà, pour rechercher des remèdes à ce fléau. Pour l'heure, il n'existe guère que la bromadiolone, qui a des conséquences environnementales sur la faune et sur la qualité de l'eau. Les éleveurs aimeraient pouvoir ne plus employer ce produit, ou du moins ne l'utiliser que ponctuellement.

La présence des campagnols terrestres pénalise particulièrement les zones de montagne qui, je le sais, vous sont chères, monsieur le ministre. Il n'y a que peu d'alternatives à la pâture ou à la récolte de l'herbe. Il m'a donc semblé intéressant de faire le point sur ce fléau déjà ancien.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à remercier M. Bailly de me donner l'occasion d'évoquer ce sujet important compte tenu des dégâts que provoque le campagnol terrestre dans les zones herbagères de moyenne et haute montagne, et pas seulement en Savoie. *(Sourires.)*

Les chercheurs universitaires et l'Institut national de la recherche agronomique ont confirmé que l'augmentation des surfaces en herbe entraînait une croissance considérable des risques de pullulation.

Nous devons donc mettre au point des stratégies de lutte efficaces et surtout durables.

Le ministère de l'agriculture et de la pêche intervient depuis plusieurs années dans les régions concernées – la Franche-Comté, l'Auvergne, la région Rhône-Alpes, pour n'en citer que quelques-unes –, en soutenant les programmes de recherche, d'expérimentation et d'application

En Franche-Comté, 3 millions d'euros ont été mobilisés par l'État et les collectivités territoriales partenaires pour soutenir un programme pilote sur la période 2002-2006.

Ces travaux ont montré que les seules solutions durables reposent sur des stratégies de prévention et de lutte intégrées et collectives. Le recours à la seule lutte chimique permet de sauvegarder momentanément les récoltes de fourrages, mais

il n'empêche certainement pas les cycles de se reproduire. Il peut en revanche entraîner des dégâts importants sur la faune qui n'est pas concernée, dont des espèces protégées à forte valeur patrimoniale, le milan royal par exemple.

En complément d'un dispositif de surveillance et de détection collectif des pullulations, les méthodes identifiées visent à la maîtrise des populations, sans incidence sur la faune non ciblée. Elles s'appuient sur une combinaison de méthodes directes – la lutte chimique, qui doit avoir des limites très claires, le piégeage, le travail du sol, l'implantation de perchoirs à rapaces – et indirectes – les modifications des itinéraires techniques, les mesures de protection des prédateurs et les aménagements paysagers.

Cette stratégie fait maintenant l'objet d'un consensus entre les services de l'État et les organisations professionnelles agricoles, qui sont très motivées et extrêmement mobilisées. Ces dernières doivent donc maintenant contribuer à la diffusion de ces méthodes de lutte alternative, en mettant en place une gestion collective sur des territoires homogènes. C'est dans ce sens que le réseau des chambres d'agriculture, en liaison avec les fédérations régionales de défense contre les organismes nuisibles, les FREDON, œuvre actuellement, notamment en Auvergne et en Franche-Comté, avec l'appui d'un programme interrégional financé depuis 2007 par le compte d'affectation spéciale « Développement agricole et rural ». Je tiens d'ailleurs à rendre hommage aux agents des chambres d'agriculture et aux membres des FREDON.

Les travaux menés et les résultats acquis en matière de lutte raisonnée contre le campagnol terrestre pourront servir de référence à d'autres pays, qu'ils soient hors de l'Union européenne, comme la Suisse, ou qu'ils en soient membres, comme l'Espagne. Cette dernière a ainsi lancé à l'automne 2007, avec l'appui des services français compétents, un programme pluriannuel de lutte, en se fondant sur les expertises réalisées.

En conclusion, comme je l'indiquais voilà un instant à M. Sutour s'agissant des crises climatiques ou sanitaires, les bonnes réponses seront de plus en plus européennes. La prévention coûte moins cher que la réparation. Plus elle sera initiée et réalisée de manière harmonieuse et coordonnée sur le plan européen, mieux cela vaudra. La lutte contre le campagnol terrestre est un domaine dans lequel les efforts de recherche et les programmes d'actions peuvent être mutualisés. En tout état de cause, mieux vaut une réponse européenne plutôt que des réponses nationales juxtaposées.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Bailly.

**M. Gérard Bailly.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui récapitule les actions engagées pour lutter contre le campagnol terrestre.

Je comprends l'inquiétude et l'impatience des éleveurs. Voilà maintenant trois décennies que les campagnols, toujours plus nombreux, provoquent des dégâts importants.

Vous avez évoqué l'intérêt d'une action européenne. Les éleveurs se demandent eux aussi si la recherche est conduite à une échelle suffisamment large pour évaluer les conséquences de certains traitements, la stérilisation de ces animaux, par exemple.

Les campagnols se développent très vite. Les rapaces et les renards sont certes des prédateurs efficaces : il suffit en effet de quelques renards sur une parcelle pour empêcher la prolifération des campagnols. Mais aujourd'hui, les renards, éliminés lors de l'épidémie de rage, et les rapaces sont

moins nombreux qu'hier. Il conviendrait donc, à mon avis, de trouver un moyen chimique, non nocif pour les autres animaux, afin de réguler la population des campagnols.

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre action présente et de votre volonté d'engager prochainement la réflexion à l'échelon européen.

ASSOCIATION DES PARLEMENTS NATIONAUX  
À L'ÉVALUATION DES ACTIVITÉS D'EUROJUST

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Haenel, auteur de la question n° 193, adressée à M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes.

**M. Hubert Haenel.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre présence à cette séance malgré votre emploi du temps très chargé en vue de la prochaine présidence française de l'Union européenne.

Les parlements nationaux ont obtenu de haute lutte – j'ose le dire – une place dans le dispositif européen aux côtés de la Commission, du Conseil et du Parlement européen. Ce ne fut en effet pas facile, et c'est un ancien membre de la Convention sur l'avenir de l'Europe qui en témoigne.

Le rôle nouveau des parlements nationaux a été reconnu tout d'abord dans le traité constitutionnel, puis dans le traité de Lisbonne, et pas seulement en matière de contrôle de la subsidiarité et de la proportionnalité.

Le rôle nouveau des parlements nationaux s'exercera notamment dans les domaines de la politique européenne de sécurité et de défense, la PESD, du contrôle d'Europol, de l'évaluation d'Eurojust, trois domaines qui relèvent des compétences régaliennes des États : la défense, la justice, la police et la sécurité en général.

Pourquoi associer les parlements nationaux à la définition des politiques et au contrôle dans ces trois domaines ?

Les temps ont changé. Les citoyens se sont exprimés à l'occasion du malheureux référendum sur le traité constitutionnel. Ils ont souhaité que leurs représentants au sein des parlements nationaux aient « voix au chapitre », car la légitimité que nous représentons vaut celle du Parlement européen et de la Commission. Ces légitimités se complètent.

C'est au fond l'illustration de la définition que M. Jacques Delors donnait de l'Europe, qu'il appelait « fédération des États-nations ». Cela signifie que les États et les nations non seulement ne disparaissent pas, ne sont pas gommés, mais doivent trouver leur juste place dans l'Union européenne en mouvement.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est donc la suivante : quelles initiatives le gouvernement français prendra-t-il pendant sa présidence de l'Union pour préparer l'adoption du règlement prévu par le traité de Lisbonne afin que les représentants des parlements nationaux puissent évaluer ensemble les activités d'Eurojust ?

Le 29 avril dernier, j'avais posé la même question à propos du contrôle d'Europol. Il m'a alors été répondu, d'une façon que j'ai considérée comme indigente, qu'il était urgent d'attendre la ratification, que des obstacles qui méritent le qualificatif de pseudo-juridiques s'y opposaient... : bref, la langue de bois caractérisée ! Pas un mot, monsieur le secrétaire d'État, pour saluer l'avancée démocratique que marque le traité de Lisbonne sur un certain nombre de points !

Enfin, il est assez curieux de constater, d'une part, que les gouvernements travaillent déjà – fort heureusement ! – à la mise en place des institutions prévues dans le traité de Lisbonne alors même que ce dernier n'est pas encore ratifié, d'autre part, que le Parlement européen s'est emparé – à juste titre – de ce même traité pour en exploiter au maximum toutes les dispositions, et que, pendant ce temps, les parlements nationaux sont en quelque sorte empêchés de le faire parce que les gouvernements et la Commission ne le veulent pas !

**M. Louis de Broissia.** Très bonne question !

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

**M. Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'État chargé des affaires européennes.** Monsieur le sénateur, tout d'abord, si vous le permettez, je vous souhaiterai, en ce 20 mai, un très bon anniversaire. (*Sourires et applaudissements.*)

Je vous remercie de votre question, qui porte sur un domaine très concret, la coopération judiciaire en Europe, et sur un enjeu politique majeur, l'association des parlements nationaux aux politiques européennes.

Comme vous l'avez indiqué, ce ne fut pas facile, et cela représente une vraie conquête démocratique dont la réalisation a été rendue possible par le traité de Lisbonne, qui, grâce à l'équilibre qu'il a trouvé, symbolise cette fédération d'États-nations à laquelle vous vous référez.

Le traité de Lisbonne prévoit en effet l'introduction d'un mécanisme de contrôle politique d'Europol et une évaluation des activités d'Eurojust par le Parlement européen, auxquels les parlements nationaux sont associés.

Dans le cadre de la réflexion sur le nouveau programme quinquennal sur l'espace de liberté, de sécurité et de justice, qui débutera sous présidence française et s'achèvera sous présidence suédoise, je prends au nom du Gouvernement l'engagement de saisir la Commission européenne afin qu'elle examine dans quelle mesure et à quelle date pourraient être présentées des propositions destinées à la mise en œuvre des dispositions relatives à l'évaluation des activités d'Eurojust.

À cet égard, la réflexion de la Haute Assemblée comme celle des différents parlements nationaux seront précieuses, voire indispensables, pour préciser les modalités d'application de ces dispositions du traité de Lisbonne. Les parlements français, néerlandais et danois, qui sont à l'origine de cette idée, doivent poursuivre leur démarche. Les travaux au sein de la Conférence des organes spécialisés des assemblées de la Communauté, la COSAC, devraient être accentués, par exemple pour traiter ces thématiques et permettre ainsi aux différents parlements de renforcer sans attendre leur coordination, de façon à être prêts lorsque la ratification de ce traité interviendra, ce que nous espérons tous pour la fin de l'année.

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Haenel.

**M. Hubert Haenel.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de la teneur de vos propos : c'est tout à fait ce que le Sénat dans son ensemble et tous les parlements nationaux, qui travaillent en collaboration de plus en plus étroite – notamment, mais pas uniquement, dans le cadre de la COSAC –, étaient en droit d'attendre.

Effectivement, la balle est maintenant dans notre camp : il nous faut savoir ce que nous voulons et soumettre rapidement des propositions à la tröika, c'est-à-dire à la France, la République tchèque et la Suède.

Soit dit sans flagornerie de ma part, monsieur le secrétaire d'État, je sais que vous tiendrez l'engagement que vous venez de prendre, et je vous en remercie.

#### AMÉNAGEMENT DE LA RN 102 ENTRE LE PUY-EN-VELAY ET BRIOUDE

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer, auteur de la question n° 239, adressée à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**M. Jean Boyer.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je souhaite une nouvelle fois attirer l'attention du Gouvernement sur l'avenir de la route nationale 102, s'agissant notamment de la réalisation des aménagements qui s'imposent, particulièrement entre le Puy-en-Velay et Brioude.

Je laisserai parler les chiffres : ce tronçon, c'est plus de 15 000 véhicules par jour en période de pointe, c'est une circulation en augmentation de 27 % en onze ans, avec, durant cette période, 422 accidents, dont 68 mortels. Cet itinéraire le Puy-en-Velay–Brioude est donc plus que prioritaire !

Cette liaison a été inscrite sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025. Les élus et les acteurs du monde économique restent perplexes devant cette programmation : s'agit-il de la date de commencement des travaux ou de celle de leur achèvement ?

Pour l'élu de ce territoire que je suis, de telles perspectives ne sont pas raisonnables. En effet, le tronçon le Puy-en-Velay–Brioude relie deux axes importants : l'autoroute A 75, allant de Clermont-Ferrand à Béziers, et la route nationale 88, qui va de Toulouse à Lyon.

J'ai bien conscience des difficultés financières de notre pays, et je suis solidaire de la majorité nationale. Néanmoins, j'aimerais connaître le calendrier précis des aménagements à réaliser sur cet itinéraire, étant profondément convaincu que la création de créneaux de dépassement est possible rationnellement. Ces aménagements urgents permettraient de différer momentanément la réalisation des déviations de Fix-Saint-Geney, de Saint-Georges-d'Aurac ou de La Chomette.

Ces travaux rationnels pourraient être réalisés dans des secteurs où la topographie est particulièrement favorable, et l'élargissement de certaines zones de cet axe éviterait un encombrement routier bien trop fréquent.

Ce ne sont pas des choses insurmontables que je demande avec tant d'insistance : je souhaite simplement, mais avec détermination, démontrer que de tels aménagements localisés seraient l'occasion de donner satisfaction aux usagers de cette route nationale si fréquentée.

Il s'agit là non seulement d'une question de sécurité, mais aussi, très franchement, d'une nécessité.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** J'aurai cet après-midi le plaisir, monsieur le président, de présenter au nom du Gouvernement un projet de loi qui vous est cher, puisqu'il porte sur la réforme portuaire. Pour l'heure, je répondrai à la question de M. Jean Boyer.

Monsieur le sénateur, le principe de l'aménagement de la route nationale 102 avait été retenu par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, fameux CIADT qui a refait toute la carte de France.

Entre l'autoroute A 75 et Brioude, les études préalables à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement en deux fois deux voies de la route nationale 102 entre la déviation de Largelier et l'échangeur de Lempdes sur l'autoroute A 75 ainsi que le classement en route express de la route nationale 102 entre l'autoroute A 75 et Brioude-Sud sont en cours, l'objectif étant qu'une enquête publique soit ouverte aussitôt après l'été.

La section de route entre Brioude et le Puy-en-Velay, qui vous est si chère – je la connais également –, appelle en effet, comme vous l'indiquez très justement, un traitement des zones difficiles en vue d'améliorer la sécurité, le confort et la fiabilité du temps de parcours, ainsi que la réalisation d'éventuelles déviations. Avant la fin de l'année, toutes les études en cours seront présentées à la concertation locale.

Le calendrier demeure la vraie question. La semaine dernière, une question d'actualité au Gouvernement posée par Mme Nathalie Goulet sur un sujet similaire m'a donné l'occasion de rappeler comment nous procédions : le Grenelle de l'environnement n'a pas mis fin à tous les investissements routiers ; néanmoins, nous avons décidé de nous limiter pour l'avenir aux points qui posent des problèmes de sécurité, de fluidité ou d'aménagement du territoire. L'itinéraire que vous évoquez, monsieur le sénateur, répond bien à ces critères.

Actuellement, nous exécutons le budget pour 2008 par le biais d'une participation de l'État au financement des contrats de projet État-région. À partir de l'année prochaine, c'est dans les programmes de développement et de modernisation des itinéraires, qui vont remplacer la part de l'État dans les contrats de projet, que nous pourrions inscrire les crédits pour cette route.

Par ailleurs, le diagnostic réalisé a permis de constater la nécessité de nombreux aménagements de sécurité sur l'itinéraire concerné, dont vous avez rappelé le caractère dangereux et la gravité des accidents qui s'y produisent.

Des investissements d'environ 2 millions d'euros ont déjà été réalisés entre 2005 et 2007. Le carrefour de Coubladour a été aménagé en giratoire pour un montant de 800 000 euros, avec la participation financière de votre département et de la région Auvergne. En 2008, des travaux d'aménagement de sécurité sont encore prévus, pour 150 000 euros.

Ainsi, monsieur le sénateur, la concertation locale et les études seront achevées cette année. Il faut maintenant que nous examinions avec vous s'il est possible d'inscrire dès le PDMI de l'année prochaine, dans la part réservée à la région Auvergne, des crédits destinés à cet itinéraire.

Quoi qu'il en soit, votre question m'a permis de faire le point sur ce dossier, et je vous tiendrai personnellement au courant de l'avancement de ce dernier.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer.

**M. Jean Boyer.** Monsieur le secrétaire d'État, je suis sensible à vos propos, car ils portent un message de compréhension.

Nous le savons bien, vouloir n'est pas pouvoir. Pour autant, si ce projet d'amélioration de l'axe ne se concrétise que dans dix ans, ce sera un peu trop tard : c'est tout l'avenir du Massif central qui est lié au désenclavement que doit permettre cet axe !

Néanmoins, vous manifestez une volonté de trouver des solutions, et je vous en remercie.

#### FINANCEMENT DE L'ASSAINISSEMENT DE L'EAU

**M. le président.** La parole est à M. Louis de Broissia, auteur de la question n° 235, adressée à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**M. Louis de Broissia.** J'avoue, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, que je m'attendais à m'adresser à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie plutôt qu'à vous... Mais je connais à la fois le principe de l'unité gouvernementale et votre propre compétence !

Nous nous en souvenons tous, après son adoption à l'issue de longs et fertiles débats qui ont duré plus d'un an, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques – loi importante à laquelle notre collègue Bruno Sido, avec d'autres, a donné un éclat particulier – a été promulguée le 30 décembre 2006. Elle est donc appliquée depuis un peu plus d'un an.

Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes à la tête d'une importante collectivité départementale, et je salue en vous un collègue. Vous vous rappelez donc certainement que le Sénat avait placé les dispositions financières concernant les collectivités territoriales au cœur de ses préoccupations et s'était montré particulièrement vigilant sur ce point.

L'objectif majeur de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques était d'assurer d'ici à 2015 le bon état écologique de l'eau, travail important qui reste à réaliser un peu partout en France.

Je rappelle que la période 2008-2014 correspond au mandat des 36 568 conseils municipaux qui viennent d'être élus et des milliers de syndicats des eaux qui en sont issus.

Conformément aux prescriptions européennes et s'inscrivant dans le Grenelle de l'environnement – en tête des préoccupations du Grenelle de l'environnement, j'espère –, la loi sur l'eau prévoit que les communes françaises doivent réaliser les travaux de construction ou de mise aux normes d'ici à 2015.

Dans sa sagesse, le Sénat avait prévu la création d'un fonds départemental de l'eau, dont j'avais à l'époque discuté avec le rapporteur de l'Assemblée nationale, M. Flajolet. L'Assemblée nationale a refusé ce fonds, et c'est elle qui, au sein de la commission mixte paritaire, a eu le dernier mot.

Or, monsieur le secrétaire d'État, nous nous heurtons à un problème de financement. Je rappelle que les experts, les grandes banques finançant les collectivités locales, le ministère, avaient estimé les besoins de financement à 14 ou 15 milliards d'euros en six ans, soit quelque 2,5 milliards d'euros par an.

Le conseil général que je présidais encore à la fin de l'année dernière avait prévu des emprunts bonifiés pour permettre aux communes de satisfaire à leurs obligations.

Cependant, les communes les plus petites sont souvent exclues de ces financements, en particulier de ceux que consentent les agences de l'eau. Dans le rapport de février 2008 dressant un bilan de l'application de la loi sur l'eau, M. Flajolet annonce que, à l'heure actuelle, le montant total de l'effort financier que les agences projettent

de fournir s'établit aux alentours de 11 milliards d'euros. C'est bien inférieur aux 14 ou 15 milliards évoqués, et il manque donc de 3 à 4 milliards d'euros ! Cela représente par année, pour les collectivités, en particulier départementales, qui s'engagent, quelque 500 millions d'euros supplémentaires de travaux à financer.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est très simple : comment pensez-vous pouvoir appliquer les conclusions du Grenelle de l'environnement dans les 36 568 communes de France, dans ces domaines prioritaires que sont l'eau et l'assainissement ?

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur le sénateur, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de Mme Kosciusko-Morizet : elle accompagne ce matin à Orléans M. le Président de la République, qui prononce en ce moment-même un discours sur le Grenelle de l'environnement.

En tant que président d'un conseil général, j'entends les maires et les élus parler comme vous de cette question du financement de l'assainissement de l'eau.

La directive européenne de 1991 portant sur les eaux résiduaires urbaines, transposée en droit français dans le code de l'environnement, notamment par les décrets du 3 juin 1994, du 6 mai 2006 et par la fameuse loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006, fixe en effet des objectifs ambitieux de dépollution pour toutes les collectivités. Les investissements nécessaires étant parfois 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, fournit des aides substantielles, en complément de celles qui sont apportées souvent par les conseils généraux et, parfois, par les conseils régionaux.

Les agences de l'eau, dont chacun reconnaît le remarquable travail sur le terrain, doivent faire face depuis quelques années à une très forte demande dans le domaine de l'assainissement des collectivités, qui s'ajoute à d'autres besoins de financements importants, en particulier l'accompagnement des travaux de restauration des cours d'eau prévue par la directive-cadre sur l'eau de décembre 2000.

L'engagement des agences de l'eau aux côtés des communes rurales n'est pas pour autant remis en question, mais leurs financements sont maintenant partagés.

Les neuvièmes programmes d'interventions, sur la période 2007-2012, prévoient globalement une augmentation des aides qui leur sont dédiées. Ainsi, en 2007, les six agences de l'eau ont consacré 409,5 millions d'euros d'aides aux communes rurales, dont 119,5 millions d'euros 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 d'interventions. Les communes rurales peuvent donc bénéficier d'aides spécifiques au titre de cette solidarité, en substitution de l'ancien fonds national pour le développement des adductions d'eau. Les agences de l'eau apportent dans ce cadre 1 milliard d'euros sur la durée du neuvième programme. Ce montant a été 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 depuis 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 le conseil général participe au financement de l'eau et de l'assainissement.

Cela étant, je comprends parfaitement votre interrogation, ayant moi-même entendu des chefs d'entreprise déclarer qu'ils n'auraient bientôt plus de travaux.

Je demanderai à Mme Kosciusko-Morizet de vous recevoir pour traiter de ce sujet et voir si ces financements, dont on mesure bien l'importance pour nos communes rurales et notre politique de l'eau, peuvent être améliorés.

**M. le président.** La parole est à M. Louis de Broissia.

**M. Louis de Broissia.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, car il y a une très forte attente dans ce domaine. Mais il y a la durée d'un mandat, des obligations européennes à respecter et des financements réellement problématiques.

La formule d'un emprunt bonifié auquel l'Assemblée des départements de France et l'Association des maires de France pourraient apporter leur concours permettrait de dire aux maires aujourd'hui en place, aux conseils municipaux et aux syndicats des eaux, que les obligations seront respectées dans un délai convenable de six ans.

À défaut, pour beaucoup de Français installés dans des zones éloignées, le Grenelle de l'environnement se traduirait par beaucoup de tuyaux pour peu d'habitants alors que, dans les villes, il y a très peu de tuyaux pour beaucoup d'habitants. Il serait donc ressenti comme très inéquitable. Or l'eau est le bien public le plus précieux : on ne peut s'en passer, et c'est un élu d'une zone viticole qui vous le dit !

#### EMPLOI DU TASER X26

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, auteur de la question n° 227, adressée à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Monsieur le secrétaire d'État, je me permets d'attirer votre attention sur l'emploi du Taser X26 – c'est tout un programme ! –, arme sur laquelle j'avais cru avoir précédemment quelques assurances, alors qu'en fait il n'en est rien.

Dans un rapport sur le Portugal du 23 novembre 2007, le comité de l'ONU contre la torture exprimait sa préoccupation quant à l'acquisition récente par l'État partie d'armes électriques Taser X26.

Le comité s'inquiétait du fait que l'usage de ces armes provoque une douleur aiguë, constituant une forme de torture, et que, dans certains cas, il peut même causer la mort. La dangerosité de cette arme de quatrième catégorie est donc confirmée.

Pourtant, Mme Alliot-Marie a fait savoir la semaine dernière que serait envisagée très prochainement une modification du décret du 24 mars 2000, qui dresse la liste des armes dont peuvent être dotés les 17 000 policiers municipaux, de telle sorte que le Taser puisse faire partie de cette liste.

Je note qu'une telle décision irait à l'encontre même de la déclaration du précédent ministre de l'intérieur, actuel Président de la République, qui s'était prononcé contre la banalisation de l'emploi de cette arme. C'est la raison pour laquelle je regrette d'être obligée d'interroger le Gouvernement aujourd'hui.

Je note aussi que des préfets, tel celui de la Seine-et-Marne, avaient attiré l'attention sur certains dangers liés à l'utilisation de cette arme par les policiers municipaux.

Par ailleurs, la commission nationale de déontologie de la sécurité a d'ores et déjà relevé deux cas manifestes d'usage disproportionné du Taser X26. On constate que celui-ci est utilisé de manière disproportionnée par les personnels pourtant particulièrement formés pour les opérations de maintien de l'ordre tels que la police nationale et la gendarmerie. Selon la réponse officielle de la France au comité européen pour la prévention de la torture, 83 % des usages du Taser X26 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 qu'il adviendra si 17 000 policiers municipaux disposent de cette arme.

Aussi, l'ensemble de ces éléments m'amène à renouveler mon souhait de voir prononcer un moratoire sur l'utilisation du Taser X26 ou, pour le moins, de voir limiter le port de ces armes aux unités d'élite de la police et de la gendarmerie. À l'instar de mes collègues de l'Association nationale des élus communistes et républicains, je pense que l'usage de cette arme ne devrait en aucun cas être étendu aux policiers municipaux.

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

**M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales.** Madame la sénatrice, je note d'abord avec plaisir la référence très positive que vous faites à l'ancien ministre de l'intérieur, aujourd'hui Président de la République. (*Sourires.*)

Vous avez interrogé Mme la ministre de l'intérieur sur l'emploi du Taser X26.

Aujourd'hui, les unités les plus exposées de la police et de la gendarmerie sont équipées de pistolets à impulsions électriques en nombre restreint : 1955 pour les policiers et 1500 pour les gendarmes.

Si cette dotation a vocation à être augmentée, il n'est nullement question d'en banaliser l'emploi, madame la sénatrice.

Dès maintenant, la dotation et l'usage d'un Taser X26 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, c'est-à-dire la date, l'heure, la durée de l'impulsion électrique, ainsi que d'un dispositif d'enregistrement audio et vidéo, lequel se déclenche à chaque utilisation de l'arme. Il y a donc un maximum de garanties.

Par ailleurs, le modèle X26, dotant les unités françaises, est nettement moins puissant que le M26 utilisé par certaines polices, notamment au Canada.

De plus, les utilisateurs de cette arme sont spécifiquement formés et individuellement habilités.

Assortie de ces garanties, l'utilisation du Taser X26 constitue, nous semble-t-il, une réponse appropriée à certains comportements violents, voire ultra-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, en effet, les risques de blessures tant pour les personnes interpellées que pour les agents des forces de l'ordre.

Le rapport de la Commission nationale de déontologie de la sécurité pour 2006 comporte, comme vous le soulignez, deux avis relatifs à des dossiers concernant l'utilisation d'un pistolet à impulsions électriques 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, laquelle définit désormais les règles, les modalités et les précautions d'emploi de cette arme.

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 notamment conclu que cette utilisation est conditionnée par une formation complète, en rappelant que l'utilisation du Taser X26 doit faire l'objet d'un agrément préalable donné par le préfet et le procureur de la République.

Un décret sera prochainement présenté au Conseil d'État, l'objectif étant de le publier dès 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, les textes en vigueur leur permettant déjà de disposer d'armes à feu.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse ne me satisfait pas. Je savais qu'un groupe de travail avait été créé sur ce sujet ; mais le décret que vous envisagez de publier va inévitablement étendre les possibilités de l'utilisation du Taser X26 et, par là même, les risques dus à l'utilisation d'une telle arme.

En 2006, un malade mental a fait l'objet de sept tirs de Taser effectués par un policier et a été atteint six fois. Il a alors fait un arrêt cardiaque. Certes, un massage cardiaque a permis de le ranimer ; mais les massages cardiaques ne réussissent pas toujours...

L'usage de cette arme est parfaitement disproportionné. D'ailleurs – soyons clairs –, il va à l'encontre des conventions internationales dont notre pays est pourtant partie prenante, et de lois nationales concernant la proportionnalité de l'utilisation d'engins de contrainte vis-à-vis des personnes, y compris celles considérées comme dangereuses.

Le comité de l'ONU contre la torture recommandait ni plus ni moins d'envisager de renoncer à ce type d'arme. Or vous me répondez que l'utilisation du Taser X26 sera encadrée – encore heureux ! – par une formation spécifique, mais vous vous donnez la possibilité d'étendre considérablement le nombre de personnes habilitées à l'utiliser. Cela va donc totalement à l'encontre des préoccupations que j'ai exprimées. Cette arme est extrêmement dangereuse, et je regrette que vous me disiez aujourd'hui que son utilisation va être banalisée.

## AVENIR DE LA PROFESSION D'AVOUÉ

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Tasca, auteur de la question n° 228, adressée à Mme le garde des sceaux, ministre de la justice.

**Mme Catherine Tasca.** Monsieur le secrétaire d'État, par votre intermédiaire, je souhaite interroger Mme le garde des sceaux, ministre de la justice, sur les suites qu'elle entend donner à la « décision 213 » de la commission Attali, qui préconise la suppression des avoués près les cours d'appel.

En effet, la proposition de la suppression pure et simple de la profession d'avoué a fait l'effet d'une bombe dans les milieux judiciaires, d'autant qu'elle ne s'est pas emparassée d'explications. Outre le caractère abrupt d'une telle annonce, tout à fait contraire à la volonté de concertation tant de fois proclamée par le Gouvernement, la mise en œuvre de cette proposition porterait un triple préjudice au fonctionnement de la justice.

Tout d'abord, le préjudice serait juridique. La profession d'avoué s'inscrit dans une longue histoire : les avoués ont développé un savoir-faire nécessaire au bon fonctionnement et à la fluidité des procédures judiciaires ; ils sont les garants d'une ambition de service public de notre justice et d'un accès égal pour tous, notamment grâce au barème. S'ils disparaissaient, qui serait chargé de remplir leur mission, et à quel prix, et ce dans tous les sens du terme ?

Ensuite, le préjudice serait humain et social. « Supprimer totalement les avoués près les cours d'appel » revient à condamner la majorité de ces professionnels au chômage. Ainsi, ce sont 2 600 emplois qui se retrouvent menacés. Pour la seule cour de Versailles, 15 études sont visées, soit 31 avoués et 155 collaborateurs. Il est urgent de mettre un terme à leur incertitude.

Enfin, le préjudice serait économique. La force de travail des 235 études présentes sur notre territoire serait anéantie par une telle décision. Les études de mon département, les Yvelines, pour ne citer qu'elles, ont enregistré, en 2006, un chiffre d'affaires supérieur à 20 millions d'euros, avec une masse salariale de 3,260 millions d'euros. Il ne s'agit donc pas là d'une activité pouvant être considérée comme moribonde.

En réalité, la suppression des avoués représenterait un coût pour l'État, puisque ces hommes et ces femmes ne cotiseraient plus, consommeraient moins et devraient être indemnisés, pour un montant estimé aujourd'hui à 8 milliards d'euros.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les intentions du Gouvernement en la matière ? Une concertation réelle avec les professionnels est-elle enfin engagée ou en voie de l'être ?

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

**M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales.** Madame la sénatrice, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Mme le garde des sceaux, ministre de la justice, retenue par des obligations prévues de longue date.

Votre question porte sur l'avenir de la profession d'avoué.

La commission pour la libération de la croissance française a effectivement proposé, dans le rapport dit « rapport Attali » qu'elle a remis au Président de République le 23 janvier dernier, de fusionner les professions d'avoué près les cours d'appel et d'avocat.

La présence d'un avoué est en effet obligatoire en matière civile pour aller en appel, alors même que l'avocat continue, la plupart du temps, de suivre son dossier. On peut donc légitimement se poser la question de savoir s'il convient de conserver ce monopole.

Madame la sénatrice, aucune décision n'est arrêtée à ce jour. Dans la perspective des suites à donner à ce rapport, le Gouvernement s'est accordé un délai – jusqu'au mois d'octobre – pour mener une concertation très approfondie avec la profession. Il convient d'évaluer l'ensemble des conséquences que pourraient avoir, d'une part, pour les cours d'appel, la suppression de l'intervention obligatoire de l'avoué, qui est un interlocuteur reconnu et apprécié, et, d'autre part, pour la profession elle-même, la fusion éventuelle de cette dernière avec la profession d'avocat.

Cette analyse doit également être faite au vu des exigences de la transposition de la directive « Services » du 12 décembre 2006, qui limite les possibilités de maintien de professions « fermées » comme celle d'avoué. Il faut avancer des justifications fortes pour demander un tel maintien.

Les représentants de la profession sont bien entendu associés à cette réflexion d'ensemble. Mme le garde des sceaux rencontrera personnellement le président de la chambre nationale des avoués près les cours d'appel, M<sup>e</sup> Grandsard, dans les prochains jours. En effet, aucune réforme ne saurait être envisagée sans que l'ensemble de ses conséquences aient été appréciées, après concertation.

À ce titre, le Gouvernement prendra bien entendu en considération la situation de toutes les personnes qui travaillent dans les études d'avoués, avec beaucoup de dévouement et de compétence, comme chacun le sait.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Tasca.

**Mme Catherine Tasca.** Monsieur le secrétaire d'État, j'apprécie la prudence de la réponse du Gouvernement. L'annonce d'une prochaine concertation est une bonne nouvelle pour les professionnels qui travaillent dans les études d'avoués, car ceux-ci l'attendaient en vain depuis des mois.

Toutefois, je formulerai trois remarques.

Tout d'abord, sur le plan de la méthode, il est clair que la pratique consistant à présenter de telles annonces sans les faire suivre de propositions constructives est absolument désastreuse. Il est d'ailleurs étonnant de trouver dans un rapport relatif au soutien de la croissance une telle annonce concernant les avoués, suspendant ainsi une épée de Damoclès au-dessus d'un nombre non négligeable de PME qui contribuent vraiment au développement de la croissance !

Ainsi, dans le département des Yvelines, socialement et économiquement très contrasté, les études d'avoués constituent l'un des éléments importants de l'activité économique. Nous ne considérons donc pas avec indifférence cette menace qui pèse sur cette profession.

Au cœur de l'incompréhension entre nos concitoyens et le Gouvernement se trouve notre économie, qui souffre d'un manque de confiance. Il faut vraiment éviter à l'avenir de telles annonces, qui entretiennent des blocages. Agiter des menaces sans engager une démarche constructive, suivie de vraies propositions de réforme, ne fait qu'aggraver la perte de confiance sans servir en quoi que ce soit la croissance, qui a bien besoin d'être soutenue.

Ensuite, pour ce qui concerne tant la profession d'avoué que toutes les autres professions de justice, nous ne devons avoir qu'un seul objectif, celui d'améliorer l'accessibilité de la justice pour tous les justiciables.

Or, la disparition du rouage que représentent les avoués dans les procédures reviendrait à affaiblir l'accessibilité de la justice : les justiciables seraient confrontés au système des honoraires libres des avocats, alors qu'ils bénéficieraient jusqu'à présent du barème auquel sont soumis les avoués, ce dernier constituant un élément d'égalité.

Enfin, quant à la fusion de la profession avec celle des avocats, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'État, d'émettre des doutes, même s'il faut examiner cette piste.

Tout d'abord, il n'est pas du tout certain que les avocats soient en situation d'absorber le travail actuellement assumé par les études d'avoués.

Ensuite, je le répète, une telle fusion reviendrait à renvoyer le justiciable vers un système d'honoraires libres, qui ne présente pas un caractère très rassurant pour nos concitoyens les moins privilégiés.

Enfin, et nous le savons tous, cette réorganisation ne garantirait absolument pas l'emploi aux professionnels travaillant actuellement dans les études d'avoués.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, d'insister auprès de Mme le garde des sceaux pour qu'une véritable concertation soit engagée le plus tôt possible.

#### SITUATION DES CONJOINTS SURVIVANTS

**M. le président.** La parole est à M. Georges Mouly, auteur de la question n° 175, adressée à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité.

**M. Georges Mouly.** Madame la secrétaire d'État, la France compte 4 millions de veuves et de veufs, ainsi que 500 000 orphelins de moins de vingt ans. Leur situation demeure préoccupante, et l'annonce récente d'une augmentation du taux de la pension de réversion, qui sera progressivement portée de 54 % à 60 %, est évidemment bienvenue. Elle satisfait une revendication ancienne et légitime.

Au-delà de la douleur et du choc provoqués par la perte d'un être cher, se pose effectivement et souvent, pour le conjoint survivant, le problème d'une chute brutale du niveau des ressources, pouvant trop souvent conduire à une précarisation, voire à une exclusion.

Si l'augmentation du taux de réversion à 60 % donne satisfaction, le calendrier annoncé est source – chacun en conviendra aisément – de quelques frustrations, puisque la progression sera de 2 % par an de 2009 à 2011. C'est dire si l'impact sur le niveau de revenus des intéressés sera faible au regard de l'augmentation du coût de la vie. Toutefois, je le reconnais, on se trouve confronté à la difficile conciliation d'une revendication légitime et d'un contexte budgétaire contraint.

Cela étant, une diminution du délai pourrait-elle être envisagée, monsieur le secrétaire d'État ?

Par ailleurs, je profite de cette occasion pour rappeler une autre revendication de la fédération représentative, à savoir que le taux de réversion soit porté à 70 %, voire à 75 %, faisant ainsi correspondre la progression et la courbe « historique » constatée par les experts depuis 1946.

Le deuil est source de paupérisation, et le taux de la pension de réversion n'est pas seul en cause. Il faut aussi prendre en considération le plafond de ressources qui est, pension comprise, de 1 462 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, pour le moins, relevé ?

En outre, se pose une nouvelle interrogation, source d'inquiétudes.

Compte tenu de la suppression du régime d'assurance veuvage, et donc du remplacement de la cotisation veuvage par une cotisation vieillesse, ne convient-il pas de s'interroger sur le montant réel d'une pension de réversion d'une veuve précoce dont le mari n'aura que faiblement cotisé ? N'y aurait-il pas lieu de profiter du rendez-vous sur les retraites pour y réfléchir ?

Je ne saurais terminer mon intervention sans aborder une autre problématique sensible pour nos concitoyens les plus modestes : l'allocation de soutien familial au bénéfice des orphelins, fixée à 84,60 mois par mois depuis le 1<sup>er</sup> 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, considérant la qualité de ses responsables et la réalité des problèmes abordés, militent pour une augmentation de cette allocation. Quelle suite peut-elle être donnée à cette demande ?

Ces veuves et veufs ne constituent pas, c'est bien connu, la partie la plus revendicative de la population française. Mais ce n'est pas, chacun en conviendra, une raison pour ignorer leur fragilité et les risques d'exclusion qui guettent certains d'entre eux.

Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de bien vouloir m'apporter une réponse sur les trois points évoqués et, plus généralement, sur les droits des conjoints survivants dans le dispositif général de la solidarité nationale.

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

**Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité.** Monsieur le sénateur, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence du ministre du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité, M. Xavier Bertrand, qui m'a chargée de vous apporter des éléments de réponse.

La revalorisation du niveau des pensions de réversion servies aux conjoints survivants des salariés et travailleurs indépendants est un engagement pris par le Président de la République lors de sa campagne électorale.

Cet engagement sera tenu, vous l'avez rappelé. Dans le document sur le rendez-vous des retraites de 2008, diffusé le 28 avril dernier par le Gouvernement, il est clairement indiqué que le taux des pensions attribuées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 sera de 56 %, contre 54 % aujourd'hui. Les pensions attribuées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 seront, pour leur part, liquidées au taux de 58 %, et celles qui seront attribuées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 seront liquidées au taux de 60 %.

S'agissant du déplafonnement mentionné dans votre question, je pense que vous faites allusion à la condition de ressources à laquelle est subordonné le bénéfice de la pension de réversion. Monsieur le sénateur, la suppression

de cette condition serait difficile : son coût pour le seul régime général a été évalué, en 2004, à plus de 2 milliards d'euros.

Au demeurant, cette condition de ressources est déjà relativement souple. En effet, certains revenus ne sont absolument pas pris en compte pour apprécier si cette condition est ou non satisfaite : il s'agit notamment des pensions de réversion servies par les régimes de retraite complémentaire des salariés et travailleurs indépendants et des revenus tirés des biens mobiliers ou immobiliers acquis par suite du décès du conjoint. Ces revenus peuvent se cumuler en totalité 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 : il s'agit des revenus professionnels, lesquels sont retenus pour 70 % de leur montant dès lors que le conjoint survivant est âgé d'au moins cinquante-cinq ans. Cela participe de l'incitation à la poursuite ou à la reprise d'une activité à un âge où le taux d'activité est habituellement peu élevé.

Enfin, je rappelle que, 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<sup>er</sup> juillet 2004, ce qui pénalisait spécifiquement les conjoints survivants qui avaient travaillé.

En ce qui concerne la majoration attribuée au conjoint survivant pour chaque enfant dont il a la charge – 88,72 euros par mois –, elle est aujourd'hui prise en charge par la CNAV. Il convient de porter une attention particulière à la situation des veuves avec de jeunes enfants à charge. C'est la réflexion lancée par le Gouvernement dans le document remis aux partenaires sociaux dans le cadre du rendez-vous 2008.

J'ajoute que des dispositions relatives aux familles monoparentales existent d'ores et déjà dans la réglementation relative aux prestations familiales, soit que cette situation ouvre droit à des prestations *ad hoc*, soit qu'elle fasse l'objet de modalités particulières d'adaptation des prestations à vocation générale. Ainsi, les personnes isolées ayant à charge un ou plusieurs enfants peuvent bénéficier de l'allocation de parent isolé jusqu'aux trois ans de l'enfant et de l'allocation de soutien familial jusqu'aux vingt ans de l'enfant.

Par ailleurs, les plafonds de ressources applicables à certaines prestations familiales – prime à la naissance ou à l'adoption et 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 journalière de présence parentale versée en cas de maladie ou d'accident grave de l'enfant est majorée pour les personnes isolées.

Telles sont, monsieur le sénateur, les précisions que je suis en mesure de vous apporter pour répondre à vos différentes interrogations.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Mouly.

**M. Georges Mouly.** Madame la secrétaire d'État, j'avais bien noté que le Président de la République avait pris des engagements, et que ceux-ci avaient été tenus. Certes, nous pouvons toujours les juger insuffisants, et c'est ce que je me suis permis d'avancer.

Cela dit, je vous remercie, ainsi que M. Xavier Bertrand, des précisions que vous m'avez apportées sur les revenus pris en compte ou non, et sur les veuves ou veufs qui ont en charge des enfants en bas âge.

Je ferai parvenir aux interlocuteurs directement intéressés la réponse qui m'a été faite. Bien des éléments leur sont certainement connus, mais peut-être pas tous.

#### SITUATION FINANCIÈRE DES PERSONNES HANDICAPÉES

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Delfau, auteur de la question n° 224, adressée à Mme la secrétaire d'État chargée de la solidarité.

**M. Gérard Delfau.** Madame la secrétaire d'État, je veux attirer votre attention et celle de M. Xavier Bertrand sur la situation financière difficile que connaissent de nombreuses personnes en situation de handicap, en raison du faible montant de l'allocation aux adultes handicapés, ou AAH, et du refus qui leur est opposé de bénéficier de la couverture maladie universelle, ou CMU.

L'ensemble des associations mobilisées en faveur de ces personnes qui sont en grande difficulté et qui ont droit, de ce fait, à une solidarité pleine et entière de la part de notre collectivité nationale manifestent en ce moment leur inquiétude et parfois même leur impatience. Elles estiment que les engagements du Président de la République ne sont pas tenus ou le sont incomplètement. Il est donc du devoir du parlementaire que je suis de donner un écho à ces interrogations légitimes.

Je voudrais savoir très précisément et concrètement à quel moment une revalorisation de l'allocation aux adultes handicapés sera décidée et quel en sera le montant.

J'aimerais aussi savoir si le Gouvernement envisage, selon un calendrier à établir, de faire accéder l'ensemble des personnes handicapées au régime de la CMU.

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

**Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité.** Monsieur le sénateur, vous avez appelé mon attention sur le montant de l'allocation aux adultes handicapés et sur l'impossibilité pour les titulaires de l'AAH de bénéficier de la couverture maladie universelle.

Tout d'abord, le Gouvernement porte une attention particulière à la nécessité de permettre aux personnes handicapées de mener une vie autonome digne, notamment à travers le niveau de leurs ressources.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a, en effet, considérablement modifié le régime de l'allocation aux adultes handicapés. Ainsi, l'AAH est revalorisée chaque année au 1<sup>er</sup> janvier, conformément à l'article D821-3 du code de la sécurité sociale. Pour 2008, elle est égale à 628,10 euros par mois.

Toutefois, pour les personnes se trouvant dans l'incapacité de travailler et assumant la charge d'un logement, le complément de ressources s'ajoute à cette allocation. Le montant total perçu peut donc atteindre 80 % du SMIC, soit 800,58 euros par mois.

Pour autant, le Gouvernement est conscient de la nécessité de garantir à chaque personne handicapée, en fonction de sa situation, des ressources décentes pour vivre. C'est la raison pour laquelle, conformément à l'engagement pris

par le Président de la République, l'allocation aux adultes handicapés sera revalorisée de 5 % en 2008 et de 25 % d'ici à la fin du quinquennat.

Monsieur le sénateur, vous appelez également mon attention sur les conditions d'ouverture du droit à la couverture maladie universelle de base, ou CMU, pour les bénéficiaires de l'AAH.

Je souhaite tout d'abord rappeler que la CMU permet l'accès à l'assurance maladie pour toutes les personnes qui résident en France de manière stable et régulière depuis plus de trois mois et qui n'ont pas droit à l'assurance maladie à un autre titre : activité professionnelle, statut d'ayant droit ou autre motif. Les allocataires de l'AAH ne sont pas concernés par la CMU, car le bénéfice de l'AAH ouvre droit à l'affiliation gratuite au régime général d'assurance maladie.

Par ailleurs, la CMU complémentaire, dite CMUC, est une couverture maladie complémentaire gratuite attribuée à toute personne résidant en France de manière stable et régulière sous conditions de ressources.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007, le plafond de ressources de la CMU complémentaire s'élève à 606 euros par mois pour une personne seule en métropole et à 674 euros dans les départements d'outre-mer. Le montant de l'AAH – 628,10 euros pour 2008 – est donc supérieur au plafond de ressources fixé pour être admis à la CMU complémentaire. De ce fait, les allocataires de l'AAH ne peuvent bénéficier de la CMUC.

Pour autant, deux solutions existent pour permettre aux allocataires de l'AAH de bénéficier d'une protection sociale complémentaire.

D'une part, en cas d'hospitalisation de plus de soixante jours ou de plus de quarante-cinq jours en établissement spécialisé entraînant une diminution du montant de l'AAH, l'assurance maladie peut accorder le droit à la CMU complémentaire.

D'autre part, le Gouvernement met tout en œuvre pour permettre une meilleure information des allocataires de l'AAH sur l'aide à l'acquisition d'une complémentaire santé, ou ACS. Nous savons en effet que nombre de bénéficiaires potentiels de cette aide qui sont allocataires de l'AAH ne font pas valoir leurs droits, faute souvent d'une information suffisante.

Je souhaite rappeler ici que cette aide financière, créée par la loi du 13 août 2004 relative à l'assurance maladie, consiste en une aide pour l'acquisition d'une complémentaire santé pour les personnes dont les ressources se situent dans la limite d'un plafond égal à celui de la CMU complémentaire majoré de 20 %, soit 727 euros pour une personne seule en 2008.

Le montant de l'aide est forfaitaire. Il est ainsi de 100 euros pour une personne âgée de moins de vingt-cinq ans, de 200 euros pour une personne entre vingt-cinq et soixante ans et de 400 euros après soixante ans. Cette aide permet de couvrir en moyenne 50 % du coût du contrat d'assurance maladie complémentaire.

Monsieur le sénateur, je suis particulièrement sensible au fait que vous m'interrogiez aujourd'hui, car un courrier sera justement adressé ce mois-ci à tous les bénéficiaires de l'AAH pour les informer de l'existence de cette aide à l'acquisition d'une complémentaire santé, cela grâce à un échange de fichiers entre la Caisse nationale d'allocations familiales et la Caisse nationale d'assurance maladie.

Tels sont, monsieur le sénateur, les éléments que je suis en mesure de vous apporter pour répondre à vos deux interrogations.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Delfau.

**M. Gérard Delfau.** Madame la secrétaire d'État, je vous remercie, ainsi que M. Xavier Bertrand, de la précision de vos réponses, même si je reste dans un état d'incertitude pour une part et d'insatisfaction pour une autre part.

Effectivement, la loi de juillet 2005 précise une nouvelle fois les conditions d'obtention et de montant de l'allocation aux adultes handicapés. Le montant actuel – 628,10 euros –, s'il est certes significatif, est en même temps jugé très insuffisant par l'ensemble des associations de ce secteur. Ces dernières réclament depuis longtemps déjà, et de nouveau à l'occasion du vote de cette loi, que ce montant soit porté au niveau du SMIC. Nous sommes donc loin du compte !

M. le Président de la République s'était engagé à ce qu'il soit procédé, outre la revalorisation automatique, à une revalorisation de 5 % en 2008 et de 25 % d'ici à 2012. Ce n'est pas négligeable ; c'est même important. Toutefois, au regard de ce que je viens de rappeler, cela reste insuffisant.

J'aimerais savoir – et je souhaiterais surtout entendre M. le ministre l'annoncer le plus rapidement possible ! – quand s'effectuera effectivement la revalorisation prévue pour 2008, et selon quel calendrier la revalorisation des 20 % restants d'ici à la fin du quinquennat sera effectuée.

S'agissant de la CMU, je note avec beaucoup de satisfaction l'effort qui sera accompli en direction des personnes handicapées pour les informer de la possibilité de bénéficier d'une aide à l'acquisition d'une complémentaire santé. C'est en effet une initiative très utile.

Cependant, des interrogations demeurent. Nous avons déjà une AAH dont le montant était insuffisant. Nous avons également une accession à la CMU pleine et entière, si je puis dire, dont l'horizon ne se précise pas. Bref, dans les deux cas, même si je remercie le Gouvernement de ce qui a été réalisé, je ne puis qu'insister sur la nécessité d'accélérer l'effort de solidarité de la nation en faveur de ces personnes en grande difficulté.

#### INQUIÉTUDES DES PROFESSIONNELS DE LA COIFFURE

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon, auteur de la question n° 180, adressée à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme et des services.

**M. Francis Grignon.** Le sujet que je veux évoquer a peu de relation, sinon en termes de formation, avec l'éducation nationale, puisqu'il a trait à l'inquiétude des professionnels de la coiffure. Cependant, j'apprécie, monsieur le ministre, que vous preniez la peine de répondre à ma question, d'autant que j'ai eu la chance de travailler à vos côtés il y a quelques années sur les problèmes que vous avez le courage de prendre à bras-le-corps aujourd'hui.

Dans ma région, pour des raisons historiques ou culturelles, grâce ou à cause de l'annexion, nous sommes très sensibles à la qualification et à ses conséquences sur la qualité du travail accompli, la pérennité de l'entreprise et la croissance.

En 2006, 63 000 entreprises de coiffure étaient implantées sur le territoire français, dont 5 300 nouveaux chefs d'entreprise. Au sein de ces 63 000 entreprises, 24 000 apprentis ont été formés.

En Alsace, le nombre d'entreprises de coiffure a progressé de 10,8 % depuis quatre ans. Cela représente 1 574 entreprises de coiffure employant 4 030 salariés et formant 638 apprentis. Pour nous, cette qualification est un véritable gage de croissance.

C'est la raison pour laquelle nous sommes particulièrement inquiets de la proposition formulée dans le rapport de la commission Attali qui suggère de supprimer l'exigence de qualification professionnelle préalable à l'installation.

En outre, se pose le problème de la transmission, qui concernera plus de 20 000 entreprises de coiffure dans les dix prochaines années.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'aimerais savoir quelles mesures le Gouvernement entend mettre en œuvre pour apaiser l'inquiétude des professionnels de ce secteur.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale.** Monsieur le sénateur, votre question ressortit en effet davantage à la compétence de M. Novelli qu'à la mienne. Cependant, j'y répondrai avec beaucoup de plaisir, car, comme vous l'avez rappelé, nous avons beaucoup travaillé ensemble sur les questions de qualification et d'enseignement.

S'agissant des qualifications professionnelles artisanales, je ne suis pas persuadé que leur assouplissement soit adapté à tous les secteurs, en particulier à celui de la coiffure. En effet, lorsque l'offre de services existante est suffisante, notamment dans les services aux personnes, et que des opérateurs économiques sont prêts à la satisfaire, on voit mal ce qu'une réforme des qualifications professionnelles pourrait apporter. C'est le cas de la coiffure, qui est un secteur où les besoins de la population sont satisfaits et qui continue à créer des emplois.

Pour autant, dans certains métiers, une évolution du régime des qualifications professionnelles peut être étudiée. C'est la raison pour laquelle le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi a proposé de conduire avec les professionnels de l'artisanat une réflexion approfondie sur ce sujet. Il n'est en tout état de cause possible de faire évoluer les qualifications professionnelles qu'avec les artisans et sur le fondement d'un diagnostic partagé avec eux.

Concernant la transmission des entreprises, le projet de loi de modernisation de l'économie contient plusieurs mesures en faveur des transmissions d'entreprise. Les coiffeurs seront effectivement confrontés à la transmission de plus de 20 000 entreprises de coiffure dans les dix prochaines années. Il faut donc les aider, et je pense que ce texte de loi y contribuera.

Les droits de mutation à titre onéreux, qui pèsent sur le repreneur, seront abaissés de 5 % à 3 % pour les SARL et pour les fonds de commerce. Pour favoriser les entreprises familiales, les transmissions à la famille ou aux salariés seront exonérées de droits d'enregistrement pour les fonds de commerce d'une valeur inférieure à 300 000 euros, ce qui devrait être le cas de nombre de salons de coiffure.

Enfin, les repreneurs pourront bénéficier d'une réduction d'impôt sur les intérêts de l'emprunt lié à l'acquisition d'une société deux fois plus importante qu'auparavant. En outre, ils n'auront plus à acquiescer 50 %, mais seulement 25 % du capital pour en bénéficier. La réduction d'impôt sur le revenu maximum que pourra obtenir un contribuable au titre d'une année sera donc de 5 000 euros ou de 10 000 euros, selon sa situation de famille.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Monsieur le ministre, la partie économique que vous avez abordée doit vraiment être de nature à rassurer les TPE et les PME. Cela étant, nous aurons l'occasion d'en débattre de manière plus approfondie en examinant le projet de loi de modernisation de l'économie.

Je vous remercie donc de votre réponse très rassurante concernant le cas particulier des coiffeurs.

#### SITUATION DU LYCÉE GEORGES-COLOMB À LURE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Michel, auteur de la question n° 191, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale.

**M. Jean-Pierre Michel.** Monsieur le ministre, je souhaite appeler votre attention sur le lycée Georges-Colomb de Lure, en Haute-Saône, qui se trouve dans une situation inacceptable, puisqu'il ne cesse de perdre des postes d'enseignant : 23 % des postes ont été supprimés au cours des cinq dernières années alors que les effectifs d'élèves sont constants et vont même augmenter à la rentrée prochaine.

À cette perte de postes s'ajoute la décision du rectorat de Besançon de supprimer la section BEP tertiaire sans pour autant permettre à ce lycée de créer une section baccalauréat professionnel sous prétexte que le lycée privé de cette ville dispose d'une telle filière.

L'existence du lycée Georges-Colomb est donc gravement menacée. Ses élèves, du point de vue de l'offre globale de formation, ne seront pas sur un pied d'égalité avec les lycéens d'autres établissements. Les conditions de la rentrée de 2008 au sein de ce lycée apparaissent catastrophiques à la communauté éducative et aux lycéens, qui sont particulièrement mobilisés.

Pour toutes ces raisons, je souhaite savoir quelles actions vous envisagez de mettre en œuvre afin de permettre à ce lycée de délivrer un enseignement de qualité au service de tous les élèves.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale.** Monsieur le sénateur, vous le savez, afin d'éviter de diluer l'offre de formations et d'affaiblir en conséquence l'ensemble des établissements proposant ces options d'études, il est nécessaire de rationaliser l'offre. Il existe en effet parfois des formations identiques dans plusieurs établissements d'un même bassin, sans que cela soit pertinent. Il est également nécessaire dans certains cas de spécialiser les établissements, ce qui implique de rechercher la complémentarité entre l'ensemble des établissements d'un même territoire.

Ainsi, dans le bassin de Lure, il existe un BEP comptabilité et un BEP secrétariat dans trois lycées : au lycée général et technologique Georges-Colomb de Lure, au lycée professionnel Sainte-Anne de Lure ainsi qu'au lycée Lumière de Luxeuil. Dans une perspective d'évolution de la carte des formations et de sa rationalisation, Mme la rectrice de Besançon a décidé de fermer la section d'enseignement professionnel qui était au sein du lycée Georges-Colomb. Une analyse du cursus des trente élèves des deux BEP de ce lycée a montré que la majorité des élèves revenaient, à la fin de leur BEP, vers la voie technologique. Le choix a donc été fait de valoriser la voie technologique du lycée Georges-Colomb, qui bénéficie d'une offre diversifiée dans le tertiaire avec les quatre options du bac technologique « sciences et technologies de la gestion », et de deux BTS. Il y a donc une continuité logique.

Par ailleurs, il faut noter que le lycée Lumière de Luxeuil, situé dans le même bassin de formation, ouvrira deux baccalauréats professionnels en trois ans pour une capacité de soixante places.

Vous évoquez également les effectifs du lycée Georges-Colomb. Sachez que, depuis 2003, il a perdu près de quatre-vingts élèves. La dotation horaire globale lui a donc été attribuée en fonction de ses besoins et de ses effectifs. Bien entendu, si les effectifs évoluaient à la rentrée et induisaient des variations de structure, la dotation de l'établissement serait réajustée en conséquence. J'en prends ici l'engagement.

Soyez assuré, monsieur le sénateur, que mes services veillent à assurer le bon fonctionnement de cet établissement ainsi, je le répète, qu'à éviter une dispersion nuisible à tous, y compris aux élèves, lesquels ont intérêt à fréquenter des établissements où se regroupent des filières ayant une cohérence, une logique et une continuité.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Michel.

**M. Jean-Pierre Michel.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence ce matin, ce qui n'est pas si fréquent de la part des membres importants du Gouvernement, compte tenu de leur emploi du temps très chargé.

En revanche, je ne pense pas que votre réponse satisfera celles et ceux dont je me fais ici l'interprète. Mais, au moins, ils seront informés officiellement.

S'agissant de la rationalisation de l'offre, je peux comprendre votre raisonnement, mais je suis un peu gêné que celle-ci se fasse aux dépens de l'école publique et au profit de l'école privée.

#### VENTE DES LOGEMENTS SOCIAUX À LEURS LOCATAIRES

**M. le président.** La parole est à M. José Balarello, auteur de la question n° 237, adressée à Mme la ministre du logement et de la ville.

**M. José Balarello.** Madame la ministre, lors d'une émission de télévision diffusée le 27 avril 2008, de nombreux locataires d'HLM vivant dans un ensemble de maisons individuelles situées dans le sud-ouest de la France formaient le vœu de devenir propriétaires de leur logement.

Un directeur de l'équipement, interrogé à son tour, se déclarait opposé à cette vente au motif que les organismes d'HLM ne pouvaient réduire leur patrimoine locatif dans le département, compte tenu des problèmes fonciers rencontrés.

J'ai toujours pensé, madame la ministre, que cette vision du problème constituait la plupart du temps une erreur d'appréciation.

Tout d'abord, la France compte aujourd'hui 57 % de propriétaires occupants, alors que ces derniers sont 83 % en Espagne, 78 % en Irlande, 69 % en Italie et 68 % en Belgique.

Par ailleurs, la vente des logements sociaux à leurs locataires, comme la participation d'ailleurs dans les entreprises, est une idée ancienne du général de Gaulle traduite dans la loi du 10 juillet 1965 – peu de personnes le savent encore –, modifiée ensuite par la loi Méhaignerie du 23 décembre 1986, dont je fus le rapporteur pour notre assemblée.

Enfin, M. le Président de la République a souhaité que 40 000 logements HLM soient vendus annuellement à leurs locataires afin de rattraper notre retard par rapport à la plupart de nos voisins européens.

Or, en 2007, les ventes de logements HLM dans le patrimoine ancien ne se sont élevées qu'à 6 000.

Aussi, madame la ministre, j'espère que, grâce à vos efforts personnels et à l'accord que vous avez initié entre l'État et le mouvement HLM, signé le 18 décembre 2007, nous arriverons au chiffre de 40 000 ventes dès 2009, et ce d'autant que vous avez prévu le financement de 142 000 logements locatifs sociaux en 2008.

Cependant, je suis sceptique, compte tenu des résistances auxquelles vous avez à faire face de la part non seulement de certains fonctionnaires de l'État connaissant mal le problème du logement, y compris des préfets, mais également d'organismes d'HLM, qui apprécient leur importance en fonction des logements dont ils sont propriétaires et non des logements édifiés par eux. Tel n'était pas le cas lorsque j'étais à la tête de l'un des grands offices d'HLM dans un département où les problèmes fonciers sont difficiles, mais jamais insurmontables : il s'agit d'une question de volonté.

Pouvez-vous, madame la ministre, nous faire connaître les mesures que vous allez mettre en place pour atteindre l'objectif fixé par vous-même ainsi que par M. le Président de la République et nous permettre rapidement de rejoindre nos voisins européens dont les problèmes fonciers ne sont pas moins difficiles que les nôtres ?

Je précise que, lorsque les habitants sont propriétaires de leur logement, les problèmes d'atteinte aux biens et aux personnes, notamment dans les grands ensembles, sont beaucoup moins nombreux.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Christine Boutin, ministre du logement et de la ville.** Monsieur le sénateur, je vous remercie infiniment de votre question et de la pertinence de votre exposé.

Je partage votre analyse. D'une certaine manière, je suis heureuse de pouvoir m'inscrire dans la continuité de ce qu'avait souhaité le général de Gaulle.

Ma réponse sera assez complète. Votre question, qui est fondamentale, touche à un véritable enjeu de notre société puisque la préoccupation du logement n'a jamais été aussi centrale dans le quotidien de nos concitoyens.

Votre question s'appuie sur votre expérience d'élu et de spécialiste de la politique du logement, qui témoigne aussi de votre engagement en faveur du développement du logement social, en location ou en accession, dans le territoire spécialement tendu qui est le vôtre. Je vous en remercie particulièrement.

Comme vous le rappelez, le Gouvernement souhaite développer la vente de logements par les bailleurs sociaux à leurs locataires afin de leur permettre de devenir propriétaires et de contribuer ainsi à faire de la France un pays de propriétaires, avec un objectif de 70 % de ménages possédant leur logement.

À la suite des négociations que j'ai engagées immédiatement après le congrès HLM de septembre 2007, et en cohérence avec le discours du Président de la République à Vandœuvre-lès-Nancy, le 11 décembre 2007, le mouvement HLM dans son ensemble s'est mobilisé sur cet objectif.

Les accords signés le 18 décembre 2007 et le 20 février 2008 entre l'État, l'Union sociale pour l'Habitat, d'une part, et la Fédération nationale des sociétés d'économie mixte, d'autre part – elles ont voulu, elles aussi, entrer dans cette démarche – définissent le cadre dans lequel doit être mise en œuvre la vente de 43 000 logements sociaux par an à leurs occupants – 40 000 par les organismes d'HLM, 3 000 par les sociétés d'économie mixte –, ce qui représente 1 % du parc locatif social.

Pour le Gouvernement, la vente d'HLM – je vous remercie de me permettre de le dire de nouveau devant la Haute Assemblée – constitue un formidable levier pour dynamiser la gestion du parc, non seulement en favorisant les parcours résidentiels vers l'accession, mais aussi en permettant aux organismes de dégager des fonds propres pour construire de nouveaux logements.

Pour réussir les ventes d'HLM, deux points de vigilance ont été définis.

En premier lieu, les ventes doivent s'inscrire à la fois dans la stratégie patrimoniale de chaque bailleur et dans la politique locale de l'habitat.

Ainsi, l'initiative des cessions reste de la responsabilité de l'organisme d'HLM, qui adaptera sa politique de vente aux demandes locales et aux caractéristiques des territoires.

L'exemple qui a fait la une de certains journaux télévisés était très clair à cet égard. Tout dépendait de la volonté de l'organisme d'HLM de vendre ou non les logements.

Effectivement, nous ne pouvons que dénoncer le fait que certains locataires, en place depuis de nombreuses années, demandent à devenir propriétaires et n'y arrivent pas. Je tiens donc à le préciser : cette décision relève véritablement de l'organisme d'HLM. La convention a été signée entre l'État, les HLM et les SEM, mais chaque organisme est responsable de sa politique.

En second lieu, le développement de la vente doit s'accompagner d'une reconstitution de l'offre au niveau de l'agglomération.

De plus, dans les communes où un constat de carence est pris par le préfet, en application de l'article 55 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, il ne peut y avoir ni proposition de vente de logement sociaux ni autorisation de l'État pour vendre. L'argument selon lequel cette politique serait en train de diminuer le parc social est donc faux, puisque nous avons pris cette garantie supplémentaire.

Dans les autres communes qui n'atteignent pas le quota de 20 % de logements sociaux, l'offre locative est reconstituée, avec deux nouveaux logements pour un logement vendu. L'argument auquel je viens de faire référence n'est donc vraiment pas recevable.

Par ailleurs, le 8 février 2008, le Président de la République, dans son discours pour une « nouvelle politique pour les banlieues », a mis l'accent sur la saine gestion des copropriétés, dont la nécessité est induite par la conclusion des accords avec le mouvement HLM.

Le futur projet de loi relatif à la mobilisation sur le logement que j'aurai l'honneur de présenter le plus rapidement possible à votre analyse comprendra naturellement quelques dispositions sur la gestion des copropriétés.

Les services déconcentrés de l'État ont donc un rôle essentiel à jouer pour inciter et pour encourager les bailleurs, mais aussi pour garantir la cohérence des politiques menées.

L'exemple que vous avez cité, monsieur le sénateur, relève d'une situation tout à fait minoritaire, vous pouvez en être certain.

La mise en œuvre et le suivi de la politique de vente de logements sociaux font partie des orientations prioritaires adressées aux préfets et aux services déconcentrés de mon ministère, au titre de la programmation des actions en matière de logement sur le plan territorial en 2008.

À ma demande, l'Union sociale pour l'habitat et la Fédération nationale des sociétés d'économie mixte assurent l'animation de cette politique auprès des organismes bailleurs.

Courant juillet 2008, un premier bilan sera effectué sur le plan national, comme cela est prévu par les accords conclus avec les organisations professionnelles.

Sur le terrain, quelques bailleurs s'engagent déjà, avec volontarisme, dans cette démarche.

Pour ma part, je prépare un projet de loi de mobilisation pour le logement que je soumettrai prochainement au Parlement.

J'ai veillé à ce que ce projet prévoie notamment de rendre obligatoire la signature d'une convention d'utilité sociale entre chaque organisme et l'État, convention dans laquelle figurera nécessairement la politique de vente d'HLM.

J'estime que la vente de logements n'est pas une activité annexe des bailleurs sociaux. Bien au contraire, elle est désormais l'un des volets essentiels de l'activité de ces organismes.

Je souhaite bien sûr l'engagement de tous les acteurs du secteur – professionnels, collectivités, élus – pour que la propriété ne reste pas un luxe auquel seuls les plus fortunés pourraient prétendre.

Telles sont, monsieur le sénateur, les précisions que je voulais vous apporter.

**M. le président.** La parole est à M. José Balarello.

**M. José Balarello.** Je tiens à remercier Mme la ministre d'avoir répondu en personne, et de façon exhaustive, à ma question.

Madame la ministre, vous connaissez les difficultés rencontrées avec certains bailleurs sociaux qui ne veulent pas vendre, quelquefois simplement par idéologie contre la propriété – il faut appeler un chat un chat !

Selon moi, il vous faut intervenir auprès des préfets, notamment, pour que ceux-ci apprécient le problème de façon différente. Si les difficultés foncières qu'ils invoquent souvent existent vraiment dans certains départements, elles peuvent néanmoins être surmontées avec de la volonté.

**M. le président.** Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à seize heures.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à douze heures quarante, est reprise à seize heures cinq, sous la présidence de M. Christian Poncelet.)*

**PRÉSIDENCE DE M. CHRISTIAN PONCELET**

**M. le président.** La séance est reprise.

6

## SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION DU SÉNAT DU CANADA

**M. le président.** Mes chers collègues, 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. (*M. le secrétaire d'État chargé des transports, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

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 quatre centième anniversaire de la fondation de Québec par Samuel de Champlain, parti d'Honfleur, où M. Kinsella et sa délégation se sont rendus samedi dernier.

Je me réjouis de l'intensité des relations entre nos deux assemblées, qui entretiennent un dialogue régulier et mutuellement enrichissant. (*Applaudissements.*)

7

## RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE

**M. le président.** J'informe le Sénat que la question orale n° 165 de M. Adrien Gouteyron est retirée du rôle des questions orales, à la demande de son auteur.

8

## RÉFORME PORTUAIRE

### Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi portant réforme portuaire (n<sup>os</sup> 300, 331).

### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Le Cam, pour un rappel au règlement.

**M. Gérard Le Cam.** Mon rappel au règlement concerne l'organisation de nos travaux.

Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, lors de votre audition en commission sur le projet de loi portant réforme portuaire, les membres du groupe communiste républicain et citoyen vous avaient demandé la transmission de l'avis du Conseil d'État.

En effet, en vertu de l'article 39 de la Constitution, le Conseil d'État est obligatoirement saisi de tous les projets de loi avant leur adoption par le conseil des ministres et leur dépôt devant le Parlement.

Monsieur le secrétaire d'État, vous vous êtes engagé à nous transmettre cet avis dont vous avez déclaré qu'il n'était pas « cachable ». Notons d'ailleurs qu'aucune disposition constitutionnelle ou législative ne s'oppose à la transmission des avis au Parlement.

Deux semaines plus tard, en dépit de nombreuses sollicitations auprès de vos services pour obtenir la communication de ce document, rien ne s'est produit.

Au moment de la réforme des institutions, cela montre l'état d'esprit du Gouvernement et sa crédibilité quand il affirme vouloir renforcer les droits du Parlement.

Si nous vous avons demandé ce document, c'est parce qu'il serait utile en termes d'expertise juridique à la formation du jugement de la commission des affaires économiques et de l'ensemble des sénateurs. Cela aurait été d'autant plus appréciable qu'aucune des commissions permanentes du Sénat n'a été saisie pour avis sur le projet de réforme.

Soucieux du renforcement effectif du rôle du Parlement et de sa pleine information sur les textes qui lui sont soumis, nous proposerons d'ailleurs, lors du débat sur les institutions, un amendement allant dans le sens de la communication au Parlement des avis susmentionnés.

Monsieur le secrétaire d'État, nous ne saurions raisonnablement imputer l'absence de transmission de l'avis du Conseil d'État sur le projet de loi relatif à la réforme portuaire, alors même que vous vous y étiez engagé en commission, à une volonté délibérée de votre part. C'est donc avec pleine confiance que nous réitérons notre demande.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur Le Cam, le secrétariat général du Gouvernement, que nous avons interrogé, nous a rappelé qu'il n'était pas de tradition de transmettre les avis du Conseil d'État. En outre, il s'agissait en l'occurrence, non pas d'un avis à proprement parler, mais de quelques modifications rédactionnelles, donc rien qui puisse retenir l'attention du Parlement.

Toutefois, monsieur Le Cam, si vous souhaitez connaître les termes et phrases sur lesquels portent ces quelques modifications, je vous ferai bien sûr parvenir le document en question au cours de cette séance, mais je crains que vous n'y trouviez pas d'informations susceptibles de retenir votre attention.

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi sur la réforme portuaire qui est aujourd'hui soumis à la Haute Assemblée, assorti, monsieur Le Cam, de l'avis du Conseil d'État, que j'ai demandé à mes collaborateurs de vous faire parvenir le plus rapidement possible, résulte d'un constat qui est malheureusement assez simple.

Les ports français ne sont pas suffisamment compétitifs par rapport aux autres ports concurrents, qu'il s'agisse de ceux de la mer du Nord ou de la Méditerranée et, quand je parle de la Méditerranée, au-delà des pays européens, je pense aussi au nouveau port Tanger-Med au Maroc.

Tous les rapports, celui de la Cour des comptes mais bien d'autres encore, soulignent la dégradation globale de leur part de marché en Europe, puisque, sur une période d'un peu plus de quinze ans, celle-ci est passée de 17,8 % à 13,9 %.

Sur le marché mondial des conteneurs, qui connaît une croissance de plus de 5 % par an en Europe – dans les chantiers chinois et coréens sont actuellement construits des bateaux, pour des armateurs français d'ailleurs, où pourront trouver place jusqu'à 13 000 conteneurs – et qui génère une forte valeur ajoutée, la part de marché de nos ports est passée de 11,7 % à 6,2 %, soit une diminution de près de la moitié au cours de la même période.

J'ajouterai, pour donner une idée plus générale de la gravité de la situation, que la totalité du trafic des ports français est inférieure au trafic du seul port de Rotterdam. M. le Président de la République rappelait ce matin, à Orléans, que plus d'un conteneur sur deux arrivant dans notre pays a transité par un autre port européen.

Il me paraît donc important d'analyser les raisons de cette dégradation avant de vous présenter les grands axes du plan de relance des ports que je souhaite soumettre à votre assemblée.

La productivité de nos ports est, à quelques exceptions près, très récentes d'ailleurs, plus faible que celle de leurs concurrents européens.

Cela tient, d'abord, à la mauvaise performance de nos terminaux. Or, aujourd'hui, les armateurs, compte tenu du coût d'immobilisation des navires, souhaitent que les opérations de chargement et de déchargement soient menées le plus rapidement possible. En conséquence, nombre d'entre eux préfèrent passer par les ports belges, néerlandais ou espagnols, où la performance et la fiabilité sont bien meilleures.

Quelles sont les raisons qui expliquent cette lenteur, cette pesanteur d'organisation ?

Cela est dû tout d'abord au fait que les entreprises privées de manutention ne détiennent pas toujours la maîtrise des outillages de chargement et de déchargement, et pratiquement jamais celle du personnel qui y opère, à savoir les grutiers et les portiqueurs.

Alors que depuis 1992, grâce au courage de Jean-Yves Le Drian et de Michel Delebarre, les entreprises de manutention emploient librement les dockers pour les activités à quai, les outils et la manutention verticale relèvent encore de la compétence du port autonome. L'absence d'unité de commandement sur les terminaux est, hélas, l'une des principales causes du manque de productivité et de fiabilité de nos ports. Vous le voyez bien, une réforme de la gestion de l'outillage est indispensable : c'est pourquoi le Gouvernement vous la propose.

Enfin, la dégradation de la compétitivité de nos ports tient à l'insuffisance et à la mauvaise organisation de nos débouchés vers l'intérieur du pays. Votre rapporteur, Charles Revet, que je remercie pour la qualité de son travail, a raison de rappeler l'adage cher aux professionnels du secteur, selon lequel « la bataille maritime se gagne à terre ». La quantité et la qualité des liaisons avec l'arrière-pays sont des facteurs déterminants de la compétitivité d'un port. À titre d'exemple, je retiendrai que 70 % des conteneurs quittant le port de Hambourg pour une destination éloignée de plus de 300 kilomètres partent par la voie ferrée ; cette proportion n'est que de 10 % à 20 % dans les meilleurs de nos ports.

Face à ce constat, nous voulons rétablir la compétitivité des ports français et créer les dizaines de milliers d'emplois – en particulier dans la logistique – que nous pourrions créer autour de nos ports en en réformant l'organisation. Naturellement, cette réforme sera accompagnée d'un plan d'investissements permettant à nos ports d'affronter la concurrence européenne à armes égales.

C'est donc un enjeu majeur pour l'emploi et pour l'économie. Nous estimons sans tricher qu'au moins 30 000 emplois sont en jeu dans les secteurs du transport et de la logistique. Cette compétitivité retrouvée améliorera également la capacité d'exportation de nos entreprises, car c'est une grande faiblesse pour notre commerce extérieur que nos entreprises soit obligées de recourir à des ports situés au-delà de nos frontières pour exporter.

Cette réforme est aussi essentielle au succès de la politique de report modal et de lutte contre les changements climatiques, l'un de nos objectifs dans le cadre du Grenelle de l'environnement. C'est la raison pour laquelle le Président de la République a rappelé à plusieurs reprises – encore ce matin à Orléans – l'importance de ce plan de relance des ports français.

Le projet de loi que nous soumettons aujourd'hui à la Haute Assemblée entend donc relancer les ports français par trois grandes séries de mesures. Les premières redéfinissent les missions des ports autonomes, que nous proposons de rebaptiser « grands ports maritimes ». Les secondes concernent leur gouvernance et la coordination qui pourrait être établie entre grands ports d'une même façade maritime ou d'un même axe fluvial. Les troisièmes portent sur l'organisation de la manutention. Enfin, je l'ai déjà indiqué, ce projet de loi est également accompagné d'un ambitieux programme d'investissements.

Le premier volet du projet de loi concerne donc l'évolution des missions des ports, que nous redéfinissons dans une logique de développement durable. Le développement économique et l'amélioration de la compétitivité des ports devront aller de pair avec le respect de l'environnement et une politique de transport multimodale.

Pour cela, nous vous proposons de recentrer les ports sur leurs missions régaliennes d'aménageur et de gestionnaire du domaine : ils n'interviendront plus dans les activités de manutention, sauf cas exceptionnels. Ils pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement du port et sur l'aménagement des dessertes terrestres afin de privilégier les modes ferroviaire et fluvial, conformément à l'objectif de doublement des dessertes non routières fixé à l'issue du Grenelle de l'environnement. J'insiste sur ce point car, vous l'aurez compris, ce n'est qu'en créant des terminaux performants et en perfectionnant les liaisons avec l'arrière-pays, efficaces et moins polluantes, que nous pourrions mener à bien cette politique de report modal.

Pour ce faire, les grands ports maritimes deviendront propriétaires de plein droit, au nom de l'État, de leur domaine. Ils auront à charge de développer intelligemment leur territoire et d'harmoniser ce développement avec celui des collectivités sur lesquelles ils sont implantés.

Afin de prendre en compte les spécificités locales, nous demanderons à chaque port de décliner toutes ses missions dans un projet stratégique qui définira tous les aspects du développement du port : l'aménagement, les infrastructures, l'environnement, la politique commerciale, la gestion foncière, l'intégration environnementale et la trajectoire financière. Ce projet stratégique sera un élément essentiel de notre nouvelle politique portuaire. Il faudra en effet

développer une vision de moyen et de long terme afin de ne pas isoler le port dans son environnement. Naturellement, les collectivités locales pourront être partenaires, si elles le souhaitent, de ce projet stratégique.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Elles le souhaiteront ! Je n'ai jamais vu de collectivités locales se désintéresser de leur port, qu'il s'agisse d'un port d'État ou d'un port géré par elles-mêmes !

Le deuxième volet de ce projet de loi concerne la modernisation de la gouvernance des grands ports maritimes. Le système actuel est vieux de plus de quarante ans. Nous proposons de le remplacer, sur le modèle de nos entreprises, par un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement. Je vais vous dire un mot de la composition de chacun, votre rapporteur ayant émis un certain nombre de propositions que nous examinerons avec tout l'intérêt qu'elles méritent.

Le projet de loi prévoit un conseil de surveillance comprenant seize membres, dont cinq représentants de l'État, quatre représentants des collectivités locales – nous souhaitons que leur place soit renforcée –, trois représentants des salariés de l'établissement et quatre personnalités qualifiées. Cette composition traduit la volonté du Gouvernement de réaffirmer le poids des collectivités locales, qui investissent dans ces ports très importants pour leur développement, ainsi que celui de l'État, qui doit exercer pleinement son rôle puisqu'il s'agit d'établissements publics nationaux.

Je me souviens à ce propos d'une remarque amusante d'Alain Juppé – mais que Jean-Marc Ayrault, Michel Delebarre, ou d'autres encore auraient pu prononcer : « Ce que je reproche à nos ports, ce n'est pas d'être des ports, c'est d'être des ports autonomes. » Ils sont en effet tellement autonomes par rapport aux collectivités sur les territoires desquelles ils travaillent qu'ils n'entendent pratiquement pas leurs voix !

Le directoire, quant à lui, comptera deux à quatre membres selon les ports. Il me paraît important que des membres de ce directoire puissent venir du monde de l'entreprise et – pourquoi pas ? – d'autres ports européens afin d'apporter leur expérience de réussite et d'enrichir nos pratiques.

Enfin, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, ces instances s'appuieront sur les avis d'un conseil de développement associant l'ensemble des parties prenantes du territoire : les acteurs économiques, les collectivités, les représentants des salariés, les personnalités qualifiées – dont les associations de défense de l'environnement – et tous les acteurs du transport terrestre... Ce conseil permettra de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports.

Ce système de gouvernance rendra, à notre avis, les établissements portuaires plus réactifs et tracera une distinction claire entre les missions de contrôle et la gestion courante de l'établissement.

Les projets stratégiques dont j'ai parlé tout à l'heure seront adoptés par le conseil de surveillance, après avis obligatoire du conseil de développement. Ce projet donnera ensuite lieu à l'établissement d'un contrat avec l'État et les collectivités locales – commune, intercommunalité, département, région – si celles-ci le souhaitent, bien évidemment !

Je précise enfin que ce projet stratégique devra, dans certains cas, se conformer aux grandes orientations d'un document cadre établi par un conseil de coordination. En

effet, le projet de loi prévoit des dispositions permettant de coordonner le développement des ports d'une même façade maritime ou d'un même axe fluvial.

Prenons l'exemple de l'ouest atlantique : Nantes, La Rochelle, Bordeaux, au lieu de se faire concurrence, monsieur le sénateur Branger, devront travailler ensemble pour avoir une politique commerciale commune et, pourquoi pas, avec les collectivités locales si celles-ci souhaitent s'y associer. Michel Delebarre a en effet émis cette idée – qui me paraît bonne – devant le groupe de développement portuaire de l'Assemblée nationale.

Il en va de même pour l'axe de la Seine : Le Havre, Rouen et le port autonome fluvial de Paris devront, d'une manière ou d'une autre, s'associer. Ou encore, selon l'idée de Michel Delebarre que je trouve excellente, le port de Dunkerque sera amené à collaborer avec le port fluvial de Lille. Il faut que nous encourageons ces coopérations, voire que nous les rendions obligatoires, pour une meilleure politique commerciale et une meilleure gestion des investissements.

Soyons clairs, mesdames, messieurs les sénateurs, nous ne reprenons pas les lubies de certains rapports : ne voyez pas dans notre démarche une volonté de fusion des ports dictée depuis Paris ! Vous le savez mieux que quiconque, chaque port a son histoire et ses modes de développement, sur lesquels nous n'interviendrons pas – Rouen n'est pas Le Havre, et réciproquement. Nous voulons seulement mettre en cohérence l'action de nos établissements publics en faveur de la politique portuaire de l'État.

J'en viens maintenant au troisième grand volet de ce projet de loi : la réorganisation et la rationalisation de la manutention.

Nos ports pâtissent de l'absence de commandement unique et de coordination, pour la même opération de chargement ou de déchargement, entre les dockers et les portiqueurs. Aussi voulons-nous mettre en place des opérateurs de terminaux intégrés – comme cela a déjà été expérimenté à Dunkerque ou à Port 2000 – ayant autorité sur l'ensemble de la main d'œuvre et des outils, à l'exemple de tous les grands ports européens. Le développement des ports espagnols a commencé le jour où les Espagnols ont mis en œuvre cette réforme.

Les sept grands ports maritimes bénéficiant du plan de relance devront donc transférer les outillages qu'ils possèdent à des opérateurs, dans les deux ans qui suivront l'adoption de leur projet stratégique. Vous le voyez, nous accordons le temps nécessaire pour que les choses se fassent intelligemment, port par port, sans aucun esprit de système.

La mise en œuvre de ces transferts privilégiera les opérateurs économiques locaux – il ne s'agit pas de remplacer un monopole public par un grand monopole privé –...

**M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques.** C'est important !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État...** qui participent à l'activité et au développement du port et font appel aujourd'hui aux services du port pour la manutention. Bien évidemment, les transferts ne se feront pas selon les mêmes modalités, pour tous les terminaux et dans tous les ports. Il y faudra de la souplesse : le contour de ces transferts sera déterminé dans chaque port.

Y aura-t-il partout une demande privée ? L'initiative privée fera peut-être défaut pour reprendre l'activité de certains terminaux. Le projet de loi prévoit ce cas de figure – votre rapporteur l'a examiné – et donne aux ports la possi-

bilité d'agir, si le projet stratégique le justifie, par l'intermédiaire de filiales. Il leur permet également de détenir des participations minoritaires dans des opérateurs intégrés de terminaux, ou encore de traiter de manière spécifique, si cela s'avérait nécessaire, les terminaux qui relèveraient de l'intérêt national. Il permet enfin de traiter le cas spécifique de la maintenance.

Dans l'esprit de concertation qui a prévalu depuis le lancement de ce plan de relance, le Gouvernement souhaite que les partenaires sociaux puissent déterminer eux-mêmes les conditions dans lesquelles les agents des ports affectés aux activités de manutention pourront intégrer les opérateurs de terminaux. C'est pourquoi le projet de loi confie aux partenaires sociaux – cette discussion est en cours, jour après jour, semaine après semaine – le soin de parvenir, d'ici au 31 octobre 2008, à un accord-cadre. Cet accord définira les conditions du transfert ainsi que les mesures d'accompagnement social de la réforme. C'est une chance supplémentaire donnée au dialogue social ; en l'absence d'accord – mais rien ne le laisse augurer – des dispositions spécifiques sont prévues dans le projet de loi pour mettre en œuvre cette intégration.

La concertation port par port a fait apparaître que, pour certains terminaux, l'ensemble des agents ne pourraient intégrer les opérateurs. Comme l'a précisé 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 leur travail évoluera vers de nouvelles missions.

Le texte du Gouvernement comporte d'autres mesures protégeant les intérêts des salariés. Par exemple, pendant cinq ans, il ménage un droit de retour au sein du grand port maritime au salarié victime d'un licenciement économique dans l'entreprise où il aurait été transféré.

Je l'ai dit en commençant, cette réforme des ports sera accompagnée d'un programme d'investissements ambitieux. En complément des contrats de projets État-région 2007-2013, qui atteignaient déjà un montant sans précédent, l'État a décidé de doubler sa participation pour la période 2009-2013. Au total, les investissements prévus pour la période allant de 2007 à 2013 atteindront 2,7 milliards d'euros, parmi lesquels 445 millions d'euros seront à la charge de l'État, soit le double de ce qui était prévu. Ces financements porteront sur l'ensemble des grands ports maritimes. Ce plan de relance n'a pas été conçu pour tel ou tel port particulier : il s'emploie à développer les sept grands ports français.

Parallèlement, l'État renforcera sa participation à l'entretien des accès maritimes des ports – pour parler clair, au dragage. D'ici à cinq ans, il assurera même la totalité du financement, ce qui est aujourd'hui bien loin d'être le cas. Voilà, monsieur le président, quels sont les grands axes de cette réforme portuaire.

Avant de terminer, je dirai un mot sur la méthode et sur le calendrier.

Pour ce qui est de la méthode, nous avons choisi la voie de la concertation, et le projet de loi lui-même, ce qui est assez original, laisse une large place au dialogue social parallèlement au travail législatif et réglementaire.

Depuis l'annonce du plan, le 14 janvier dernier, consécutivement à deux déclarations du Président de la République, nous avons tenu plus de cent réunions, au niveau tant local que national. J'ai rencontré les acteurs locaux de chacun des ports concernés. Deux tables rondes ont été organisées,

l'une le 21 février et l'autre le 8 avril, avec l'ensemble des organisations professionnelles et syndicales. Des négociations paritaires ont été engagées sur la mise en œuvre de la réforme. Nous avons confié à l'ancien président de La Poste et d'Aéroports de Paris, M. Yves Cousquer, que beaucoup d'entre vous connaissent et dont les qualités sont appréciées, la mission d'animer ce dialogue.

Le projet de loi entérine cet esprit de concertation et laisse une large place au dialogue social. Le Gouvernement respecte ses engagements sur la question de la manutention et donne aux partenaires sociaux une très grande latitude pour définir la manière dont ils seront mis en œuvre.

J'en viens au calendrier. Si le Parlement adopte ce texte avant la fin de la session, ce qui est notre souhait, la création des sept grands ports maritimes devrait avoir lieu avant la fin de l'année, dès que la loi sera signée et promulguée et que les textes réglementaires auront été publiés. Les ports élaboreront ensuite, dans un délai de trois mois, leur projet stratégique. C'est dans les deux années qui suivront l'adoption du projet de loi que se mettra en œuvre port après port la réforme de la manutention.

Je voudrais maintenant m'adresser tout particulièrement à M. le rapporteur, qui est un grand spécialiste des questions portuaires. C'est certainement le seul membre de la Haute Assemblée qui, un jour – non pas certes à titre personnel, mais au nom de la collectivité qu'il présidait –, a acheté un port ! (*M. Charles Revet sourit.*) L'engagement personnel qu'il a manifesté dans l'examen de ce projet de loi et les nombreuses auditions auxquelles il a procédé ont permis d'enrichir ce texte, comme nous aurons l'occasion de le voir lors de la discussion des amendements. Je tiens à l'en remercier du fond du cœur. Je voudrais également saluer la grande qualité du travail qui a été accompli par l'ensemble des membres de la commission des affaires économiques.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous ne pouvons commettre l'erreur de ne pas réformer nos ports ! Il est invraisemblable que leur situation soit si médiocre alors que notre pays dispose de trois façades maritimes – la mer du Nord et la Manche, l'Atlantique, la Méditerranée. Et je ne parle pas de nos territoires ultra-marins ! Nous pourrions être les premiers de la classe et créer des dizaines de milliers d'emplois que nous laissons, pour l'instant, partir à l'étranger. (*M. Jean-Guy Branger acquiesce.*)

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est très déterminé à faire adopter ce projet de loi, dont le Président de la République a rappelé solennellement l'importance ce matin. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous avons à examiner aujourd'hui le projet de loi portant réforme portuaire qui nous est soumis par le Gouvernement.

Chacun d'entre nous est convaincu de l'importance des décisions que nous allons prendre et de l'urgence qu'il y a à légiférer sur ce dossier.

M. le secrétaire d'État vient de nous retracer les grandes lignes de ce texte sur lesquelles nous reviendrons au fil de l'examen des treize articles qu'il comporte. Je voudrais, dans cette intervention, évoquer la problématique et les enjeux de la réforme qui nous est proposée. Je procéderai en trois temps : d'abord le constat, puis l'analyse des problèmes à

résoudre, enfin les pistes d'actions envisagées pour redonner à nos ports une impulsion nouvelle, porteuse de développement économique et donc d'emplois directs ou induits.

J'énoncerai d'emblée deux affirmations.

Premièrement, nous ne pourrions accomplir de véritables avancées que si nous traitons la réforme portuaire dans sa globalité. Un port, s'il est une entité en soi, ne peut avoir un véritable développement que si l'on traite en même temps l'amont et l'aval. Comme c'est un lieu de passage des marchandises, son développement et, par conséquent, les emplois existants et à créer, mais plus encore les emplois induits, dépendent de sa fiabilité, de son efficacité, de sa compétitivité et des dessertes existant en amont et en aval. Selon les statistiques qui m'ont été données, 100 containers équivalent à un emploi annuel dans le transport et la logistique.

Deuxièmement, nous ne réussirons cette entreprise que si nous traitons de manière approfondie les différents aspects de fonctionnement de nos ports. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez eu raison de souligner qu'il n'y a pas une seule cause au retard extrêmement important du développement de nos ports par rapport à leurs concurrents du Nord ou du Sud : c'est l'ensemble de la filière qu'il faut revoir en profondeur. À cet égard, les très nombreuses auditions que j'ai menées dans le laps de temps trop court dont j'ai disposé et les visites que j'ai effectuées ont été très révélatrices.

Le contexte et le constat tiennent en quelques lignes. Le commerce international transite à 80 % par la mer, et cette proportion ne pourra qu'augmenter avec l'arrivée des pays émergents et des pays en voie de développement. (*M. Jean-Guy Branger acquiesce.*) Pendant que leurs concurrents directs au Nord et au Sud ont multiplié par deux ou par trois leur trafic en quelques années, nos ports n'ont augmenté le leur qu'à peine de 50 %. L'activité de Rotterdam égale aujourd'hui plus de la totalité de l'activité de nos ports et Anvers est devenu le premier port français. Comment expliquer une telle situation alors que nos façades maritimes, que ce soit en Méditerranée, dans l'Atlantique ou en Manche et en Mer du Nord, sont les mieux placées stratégiquement ?

J'en viens aux causes. Elles sont de différents ordres. J'en retiendrai quatre principalement : un retard d'investissement, qui est incontestable ; un fonctionnement mal coordonné ; des problèmes manifestes de gouvernance ; des dessertes en amont et en aval insuffisantes et souvent inadaptées. À partir de ce constat, je voudrais proposer des pistes de solutions qui découlent presque toujours de l'analyse des causes.

Le projet de loi propose de clarifier les compétences de nos ports : j'y souscris d'autant que nous devons respecter les directives européennes et les principes de fonctionnement qui en découlent.

Nos ports sont des établissements publics et ont, à ce titre, des prérogatives particulières en termes de responsabilités : tout d'abord, des responsabilités régaliennes pour assurer la sûreté et la sécurité par délégation de l'État, ensuite, des responsabilités d'aménagement nécessaires afin de permettre aux différents intervenants de développer leurs activités. Il appartient aux responsables du port d'en assurer la maîtrise d'œuvre et ils doivent y veiller dans la plus grande transparence.

Deux types d'activités sont développés : les vrac liquides ou solides, qui sont souvent des marchés captifs en raison de la proximité des entreprises de transformation, et les activités liées au développement de la conteneurisation qui,

peut passer d'un port à l'autre en fonction de l'attractivité du site portuaire. Dans les deux cas, les responsables du port doivent veiller à l'exercice d'une vraie concurrence, la susciter, voire l'organiser s'il n'y a pas assez d'opérateurs. Vous proposez de dissocier ce qui peut relever d'activités concurrentielles comme cela s'est fait ailleurs : nous ne pouvons que nous engager dans cette voie.

Le détournement de nombreux trafics s'explique, bien évidemment, par les incertitudes des armateurs quant à la fiabilité et l'efficacité de nos ports, c'est-à-dire quant aux délais qui leur seront imposés en matière de chargement ou de déchargement. Il est urgent de mettre en place l'unicité de commandement qui est un gage d'efficacité, comme cela se pratique dans tous les autres ports concurrents, afin de retrouver une crédibilité, et par conséquent la confiance des opérateurs. On peut comprendre que ce changement profond proposé aux différents personnels concernés suscite des inquiétudes, mais nous devons l'accomplir si nous voulons que nos ports reprennent leur développement. Certains de nos amendements ont pour objet de sécuriser ces personnels au-delà de ce que le texte prévoit déjà.

Un port ne peut être pleinement opérationnel que s'il a une grande autonomie de décision. C'est là aussi un impératif d'efficacité et de réactivité. Nos grands ports restent des ports d'État, mais de leur fonctionnement dépend le développement économique de chacun des hinterlands.

Les investissements qui sont engagés requièrent l'intervention des collectivités locales sous forme soit de concours financiers, soit de garanties : il est normal de mieux et plus impliquer les acteurs locaux dans les décisions, ce qui signifie qu'il faut déconcentrer la responsabilité. Un port doit pouvoir engager des dépenses dès lors qu'elles ont été approuvées par le conseil de surveillance, sans attendre l'aval de l'autorité de tutelle lorsque l'État n'est pas impliqué financièrement.

La gouvernance reposant sur un binôme composé du conseil de surveillance et de la direction générale, il est indispensable qu'il y ait une symbiose entre les deux parties. À cet égard, il paraîtrait normal que le futur directeur général expose, avant d'être nommé, son projet stratégique au conseil de surveillance et que sa nomination soit soumise à l'avis conforme de ce dernier.

En revanche, le directeur général doit disposer d'une grande marge de manœuvre tout à la fois dans la constitution de son équipe de direction et dans l'exercice de sa mission au quotidien. Cela implique qu'il puisse être remis en cause en cas de désaccord avec le conseil de surveillance, auquel il doit rendre des comptes.

Pour qu'il y ait une bonne cohérence de l'ensemble de l'activité portuaire, il est nécessaire – et c'est la responsabilité de l'État – que soit élaboré un schéma national, et ce sans tarder. Il me semble que, en aval, l'ensemble des partenaires locaux devraient s'engager dans la mise en place de structures de coordination pour assurer une bonne cohérence en matière de réalisation de dessertes, des investissements induits par le développement de l'activité portuaire, notamment en ce qui concerne l'implantation de zones d'activités liées à la logistique.

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réflexions que je souhaitais faire devant vous avant l'examen de ce projet de loi qui peut être déterminant pour l'avenir de nos ports.

Bref, c'est sur l'ensemble de la chaîne des activités maritimes qu'il nous faut agir, c'est-à-dire sur le programme d'orientation en matière de dessertes intermodales des ports – préfiguration d'un futur schéma national –, sur le recentrage des ports sur leurs missions de représentants de l'État et d'aménageurs, sur la mise en place de l'unicité de commandement, sur la gouvernance, sur une véritable autonomie de décision et d'engagement des investissements, sur le développement des dessertes et sur la mise en place de structures d'accompagnement des différents acteurs locaux.

Je souhaite que ce texte, enrichi par nos discussions et par nos propositions, permette de donner à nos ports une nouvelle dynamique génératrice de développement économique et donc d'emplois directs et induits, et qu'ainsi la France redevienne la grande puissance maritime qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

### Motion d'ordre

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Jean-Paul Emorine,** *président de la commission des affaires économiques.* Monsieur le président, afin de rendre nos débats plus clairs, la commission des affaires économiques souhaiterait que l'amendement n° 37 tendant à la suppression de l'article 1<sup>er</sup> soit disjoint de l'examen des autres amendements à l'article 1<sup>er</sup>.

En effet, comme il s'agit d'un amendement de suppression, il convient d'éviter de mettre quarante-quatre amendements en discussion commune, ce qui ne permettrait pas de les examiner avec la clarté nécessaire.

**M. le président.** Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

### Discussion générale (suite)

**M. le président.** Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, lorsque, au printemps de l'année 1992, Pierre Bérégovoy remplace Édith Cresson à l'hôtel Matignon, la question de la poursuite de la réforme de la manutention, initiée par Jean-Yves Le Drian et qui rencontre de sérieuses résistances, y compris de la part de certains grands élus socialistes, se pose. Néanmoins, c'est bien le mandat que Pierre Bérégovoy me confie explicitement. (*M. le secrétaire d'État acquiesce.*)

En moins de six semaines, nous avons alors rediscuté du projet de loi, nous l'avons réécrit. J'ai eu l'honneur de le présenter et de le faire adopter par l'Assemblée nationale au mois de mai 1992, puis par le Sénat quelques semaines plus tard.

Une raison avait prévalu pour poursuivre une telle démarche. La réforme de la manutention était une condition nécessaire de la relance des ports français. Nécessaire, elle l'était en effet, mais pas suffisante. La suite devait – hélas ! – le démontrer.

Les mêmes causes ont la fâcheuse habitude de produire les mêmes effets et d'entraîner les mêmes conséquences... électorales en l'occurrence. Je ne saurais trop vous inciter à vous en souvenir, monsieur le secrétaire d'État. (*M. le secrétaire d'État sourit.*)

N'en déplaise aux nostalgiques du statut de 1947, qui était justifié lors de son adoption – à cette époque, dans nos ports en reconstruction, le portage des marchandises se faisait encore très largement à dos d'homme –, la réforme de 1992 était nécessaire. Même si sa mise en œuvre n'a été achevée qu'en 1996, ses effets sur la productivité de la manutention, donc sur la compétitivité de nos ports, ont été bénéfiques,...

**M. Dominique Bussereau,** *secrétaire d'État.* Tout à fait !

**M. Charles Josselin...** comme en témoigne l'accroissement de notre trafic portuaire depuis une dizaine d'années.

Toutefois, il est vrai que la croissance du trafic de nos concurrents européens a été beaucoup plus soutenue, singulièrement en matière de conteneurs, dont la part dans le trafic international a explosé. Actuellement, – nous avons retrouvé ce chiffre dans de nombreux rapports ou documents en préparant le débat d'aujourd'hui –, 7,5 millions de conteneurs accèdent à notre territoire national, dont seulement 2 millions depuis les ports de notre façade maritime.

À qui la faute ? Pas à la géographie, qui a doté la France de trois, voire quatre façades maritimes. Cela dit, la longueur de nos côtes est un argument réversible ; il contredit le besoin de concentration que nos voisins – je pense aux Hollandais, moins richement dotés en kilomètres de côtes – ont su exploiter. Au demeurant, la mer du Nord est plus près du cœur de l'Europe industrielle et, surtout, on y a valorisé l'intermodalité, en particulier pour le transport massif, avec la liaison fluviale pour Rotterdam et le fret ferroviaire pour Hambourg.

À propos de concentration, monsieur le secrétaire d'État, vous avez annoncé que sept ports autonomes deviendraient des « grands ports maritimes ». Peut-être s'agira-t-il d'ailleurs, à l'issue de ce débat, de sept « grands ports autonomes », puisque M. le rapporteur a déposé un amendement, que nous soutenons, en ce sens. Or, d'après ce que j'avais cru comprendre, dans les hypothèses de départ, il était seulement question de quatre « grands ports maritimes ». Certes, je suis heureux que ce statut puisse s'appliquer à trois ports supplémentaires. Mais, vous en conviendrez, le discours est contradictoire : d'un côté, on prône la concentration sur quelques grandes plateformes et, de l'autre, on retient finalement sept ports !

Peut-être est-ce la faute à l'histoire ? Notre histoire coloniale nous a trop longtemps entretenus dans l'idée que l'Empire français assurait pour longtemps une part confortable du trafic maritime et de ses retombées économiques. Car c'est là l'essentiel, l'économie. La mondialisation tire le commerce international, qui tire lui-même les économies, c'est-à-dire le commerce, les services, mais également les industries.

Non ! La faute en revient d'abord à l'absence de volonté politique, qui n'a pas permis de mobiliser les moyens à la hauteur de l'enjeu.

Monsieur le secrétaire d'État, et je m'adresse également à M. le rapporteur, qui a insisté à juste titre sur ce point tout à l'heure, le diagnostic est connu et partagé depuis longtemps. Je me permets de vous renvoyer à mon intervention devant l'Assemblée nationale du 13 mai 1992.

Comme vous aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'État, je rappelais alors notre objectif formel, c'est-à-dire 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 notamment la circulation de

trains hyper-lourds, et 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. Surtout, j'exprimai notre volonté d'accroître les capacités financières des ports maritimes. C'était au mois de mai 1992. Onze mois plus tard, nous passions la main...

Et aujourd'hui, dans le fil du Grenelle de l'environnement, vous nous présentez un plan de relance qui, outre la présente réforme portuaire, comporterait un important programme d'investissements visant à accroître les capacités de nos ports, en particulier pour les conteneurs, mais également à améliorer leurs dessertes terrestres ferroviaires et fluviales.

J'ai employé le conditionnel, monsieur le secrétaire d'État,...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je l'ai bien noté ! (*Sourires.*)

**M. Charles Josselin...** car c'est là le cœur du débat.

Ainsi, 30 000 nouveaux emplois seraient attendus à l'horizon 2015. Selon l'exposé des motifs du projet de loi, l'État serait prêt à doubler la contribution promise dans les contrats de plan État-région pour la période 2009-2013.

Déjà au cours de la campagne présidentielle, le candidat Nicolas Sarkozy évoquait le chiffre de 367 millions d'euros pour cette même période. Certes, ce n'est pas rien. Mais est-ce suffisant, quand on sait que le port de Hambourg a investi 1 milliard d'euros pour les seules superstructures liées au trafic des conteneurs ?

Monsieur le secrétaire d'État, les promesses que vous venez à l'instant de réitérer valent-elles engagement ? Sont-elles contresignées par Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Oui !

**M. Charles Josselin.** Que vaut la première ligne budgétaire concernée dans le projet de loi de finances pour 2009 ?

C'est là la faiblesse principale de la démarche : les véritables engagements financiers n'y sont pas !

Monsieur le secrétaire d'État, selon le document établi par Transport développement intermodalité environnement, ou TDIE – organisation que vous connaissez bien, qui est coprésidée par nos collègues Philippe Duron et Michel Bouvard, et pour laquelle vous éprouvez sans doute comme moi beaucoup de sympathie –, les dimensions prospective et financière « font presque totalement défaut » dans ce projet de loi.

Il manque une loi programme qui comporterait un volet « prospective » à moyen et à long termes, avec des objectifs à l'horizon 2025 et non pas à l'horizon 2013. En effet, s'agissant d'investissements aussi lourds, nous visons trop court en prenant l'horizon 2013 pour objectif. D'ailleurs, l'engagement sur une seule législature ne suffira pas pour nous permettre de sortir de la situation que vous-même et M. le rapporteur avez parfaitement décrite, monsieur le secrétaire d'État. Nous avons besoin d'une loi programme capable de servir de base aux projets stratégiques et aux contrats négociés entre l'État et les collectivités locales ou territoriales.

D'aucuns évoquent tantôt les « autoroutes de la mer », tantôt les « autoroutes ferroviaires ». À mon sens, il est temps de sortir de concepts encore presque évanescents.

Oui, il manque un véritable volet financier permettant de financer, à l'horizon 2025, les infrastructures tant routières que ferroviaires et fluviales correspondant aux objectifs affichés dans l'exposé des motifs de cette réforme ! Il manque un volet financier appuyant un programme de travaux d'infrastructures portuaires ! Sans loi programme – peut-être nous donnerez-vous quelques indications encourageantes à cet égard –, la volonté politique ne sera toujours pas démontrée.

Quant aux dispositions du projet de loi, l'examen des articles permettra d'en débattre et de justifier les amendements que le groupe socialiste a déposés après avoir entendu quelques-unes des parties concernées, même si le choix de la procédure d'urgence a eu pour effet de limiter le temps de l'échange et le nombre d'interlocuteurs.

Toutefois, je vous indique d'ores et déjà que, sous réserve de l'adoption de certains de nos amendements, nous approuverons le titre I<sup>er</sup> du projet de loi.

En effet, il s'agit de consolider le statut, l'organisation et l'implication des collectivités locales, mais également des représentants des salariés – nous espérons bien, et c'est l'objet de l'un de nos amendements, que les dockers y seront associés –, d'élargir les missions et les compétences, y compris en matière d'environnement, de donner les moyens dans le cadre d'un projet stratégique et de conclure des accords, même financiers, avec des partenaires publics ou privés en France ou dans l'Union européenne. De notre point de vue, de telles dispositions semblent effectivement de nature à donner aux grands ports maritimes – ou aux grands ports autonomes – 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 « Dispositions diverses » ne l'indique pas. J'observe d'ailleurs que l'inspiration a manqué aux auteurs d'intitulés. (*Sourires.*) C'est le cas pour le titre II, et c'est encore plus vrai pour le titre III. J'aurai d'ailleurs l'occasion d'y revenir.

S'agissant du titre II, la première question porte sur la limite jusqu'où aller en matière de générosité fiscale à l'égard des entreprises manutentionnaires. En effet, si les investissements ne sont pas au rendez-vous, une telle mesure créerait un effet d'aubaine injustifié. La seconde question concerne la capacité des collectivités locales à se priver de ressources fiscales qui sont pourtant censées les aider à financer leur part dans les investissements publics. Là encore, nous aurons l'occasion d'en reparler au cours du débat.

J'en viens au titre III, dont l'intitulé « Dispositions transitoires et finales » suscite des interrogations.

D'abord, il est pour le moins audacieux d'associer ce qui est provisoire à ce qui est définitif.

Surtout, le contenu des articles 4 à 13 aurait mérité un meilleur éclairage. Pourquoi ne pas l'intituler « Dispositions affectant le personnel et la propriété des outillages » ? En effet, c'est bien de cela qu'il s'agit. Vous admettez que ce ne sont pas des questions subalternes, même si elles ne sont pas de même nature. Je le rappelle, le projet de loi concerne la cessation des activités d'opérateur jusqu'alors exercées par les ports autonomes au moyen d'outillages spécifiques, c'est-à-dire de personnels qui leur étaient propres.

Observons d'abord qu'il s'agit le plus souvent d'équipements lourds, notamment de grues ou de portiques, dont le rôle est considérable, surtout pour le chargement ou le déchargement des conteneurs.

Une telle mesure serait justifiée par le besoin d'unifier la chaîne de la manutention. Il y faudrait une unité de commandement.

Monsieur le secrétaire d'État, sur le terrain, le pragmatisme a souvent prévalu et la coordination entre autorités portuaires et manutentionnaires donne des résultats globalement satisfaisants. N'oublions pas la solution de mise à disposition des machines et des hommes, qui permet aux unes et aux autres de conserver leur statut. Dans les rares cas où elle a été appliquée, elle a également donné de bons résultats.

S'agissant des outillages et de leur cession, la question de la transparence et de la publicité de leur évaluation méritera évidemment d'être posée. Un amendement du groupe socialiste est prévu à cet effet.

C'est évidemment le devenir des personnels concernés par ce transfert qui constitue le point le plus sensible de votre réforme, monsieur le secrétaire d'État, c'est celui qui pose la question sociale. C'est elle qui occupe prioritairement le champ médiatique, et ce n'est pas nouveau. Si, par malheur, votre plan de relance échouait, les dockers et leurs syndicats auraient beau jeu de vous reprocher d'avoir utilisé l'ambitieux concept de « relance portuaire » pour masquer un acharnement idéologique guidé par la seule volonté de privatiser le segment encore public de la manutention.

Quoi qu'il en soit et puisque vous avez probablement les moyens parlementaires pour aller au bout de votre réforme, vous comprendrez que le groupe socialiste se batte pour obtenir, au bénéfice des personnels transférés, les meilleures garanties.

C'est ainsi qu'un amendement à l'article 10 prévoit de ne pas limiter la période pendant laquelle ces personnels qui se verraient licenciés par leur nouvel employeur pourraient réintégrer les effectifs du grand port autonome.

Auparavant, nous aurons examiné l'article 9. Nous saisissons cette occasion pour demander la négociation et l'adoption d'une convention commune à l'ensemble des travailleurs du secteur portuaire, qui devra notamment tenir compte de la pénibilité de certains emplois.

Un paragraphe du même article 9 fait courir le risque que le décret rendant obligatoires les dispositions de l'accord-cadre puisse exclure certaines clauses pourtant déjà négociées. Cette disposition nous paraît contraire aux règles du dialogue social. Nous en demanderons la suppression ; nous souhaitons en tout cas en débattre.

Enfin, un article additionnel nous a paru nécessaire pour parer au risque de monopole qu'exercerait une seule entreprise sur l'ensemble du territoire français – et le risque est réel.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la réforme de 1992 a été, pour le secrétaire d'État à la mer que j'étais, une tâche difficile – surtout, oserai-je dire, pour un socialiste.

J'espère qu'au terme de ce débat les opérateurs maritimes, y compris les représentants syndicaux des personnels concernés, auront pu vérifier la continuité de mon engagement en faveur de la filière portuaire française, mais aussi ma volonté de faire en sorte que la loi donne aux grands ports autonomes les moyens d'une meilleure compétitivité sans porter atteinte aux droits légitimes des personnels concernés par le transfert d'activité, qu'il s'agisse des garanties d'emploi ou de salaires.

Le Parlement a le droit, mieux le devoir, d'être informé de la mise en œuvre de cette réforme et de ses conséquences sur le plan économique mais aussi social.

Le rapport annuel d'information prévu par la loi de 1992 n'a jamais été produit. Il demeure plus que jamais nécessaire que le Parlement soit informé. À cet égard, nous souhaitons qu'un amendement présenté par nos collègues communistes soit adopté, mais je suis sûr que M. le rapporteur n'y fera pas opposition.

Le vote final du groupe socialiste dépendra bien évidemment du sort réservé à ses amendements, mais aussi des engagements crédibles que vous prendrez peut-être, monsieur le secrétaire d'État, à l'occasion de ce débat.

Nous partageons votre ambition : assurer la relance de la filière portuaire française en concentrant l'effort sur quelques grandes plates-formes susceptibles de participer à la nécessaire dynamisation de notre économie et de contribuer à l'aménagement structuré de notre territoire. Nous jugeons positive la réforme du statut des missions de la gouvernance du fonctionnement des futurs grands ports autonomes.

Nous croyons la question sociale soluble dans une application intelligente des dispositions du texte, surtout si nous les améliorons au cours de ce débat. Cependant, nous savons tous, monsieur le secrétaire d'État, que les performances des ports français dépendent d'abord d'un effort considérable en matière d'infrastructures terrestres et fluviales, effort qui aurait appelé d'autres formes d'engagement, et singulièrement cette loi programme à laquelle je faisais allusion précédemment.

En l'absence de ces garanties, mais ne voulant pas empêcher la nécessaire modernisation du fonctionnement des grands ports autonomes, le groupe socialiste s'abstiendra. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et sur certaines travées du groupe CRC.*)

(*M. Philippe Richert remplace M. Christian Poncelet au fauteuil de la présidence.*)

## PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE RICHERT

### vice-président

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Gélard.

**M. Patrice Gélard.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord féliciter le Gouvernement du texte qu'il nous propose aujourd'hui, mais aussi du plan d'investissement qui l'accompagne, et saluer la méthode utilisée, permettant la mise en place d'une véritable réforme des grands ports maritimes français. Nous ne pouvons que nous en réjouir et chercher à conforter cette initiative en tant que législateurs.

Néanmoins, qu'il me soit permis à mon tour de faire le constat suivant : la France, pays très maritime par son littoral, s'est délibérément, depuis trois siècles, détournée de sa façade maritime. Le dernier grand marin fut Colbert, et nous attendons toujours son successeur... Quand on songe que les ports français Le Havre et Marseille ne sont en réalité que le cinquième ou le sixième port de la France, derrière Anvers, Rotterdam, Gênes, Barcelone et, demain, derrière Hambourg et Tanger, c'est dramatique !

Lorsque l'on constate également les difficultés rencontrées par la SNCF et par Réseau ferré de France pour doter la France des infrastructures de fret nécessaires, on comprend, comme l'a souligné M. Josselin, que nous ne disposions pas

des infrastructures qui permettraient le développement de nos ports. Il en est de même en matière fluviale : la priorité est donnée à la liaison Seine-Nord et non à la liaison Seine-Est, ce qui favorise une meilleure desserte d'Anvers, et non pas de Dunkerque, du Havre, de Bordeaux ou de Nantes.

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

**M. Patrice Gélard.** La situation de nos ports maritimes autonomes s'est dégradée inexorablement depuis plus de dix ans, alors même que les échanges maritimes se mondialisent et connaissent un fort dynamisme.

Les chiffres sont formels ; notre excellent rapporteur, Charles Revet, les a rappelés dans le détail. Pour ma part, je n'en retiendrai qu'un seul : la part de marché des ports français en Europe est passée, entre 1989 et 2006, de 17,8 % à 13,9 %. Espérons que la dégradation s'arrêtera là et que la situation s'améliorera après l'adoption de ce projet de loi.

Or, la France, par la longueur de ses côtes et sa situation centrale en Europe, a vocation à être un très haut lieu de transit. En outre, ses ports pourraient être mieux reliés à leur hinterland. À 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. C'est à un véritable aménagement du territoire que vous êtes amené à participer, monsieur le secrétaire d'État.

Si tel n'est pas le cas à ce jour, c'est essentiellement à cause de la pesanteur de l'organisation de nos ports et de la longueur des opérations de chargement et de déchargement. De nombreux rapports, dont celui de la Cour des comptes, en ont clairement fait l'analyse.

Grâce au présent texte porteur d'une réforme stratégique et grâce à l'autonomie et aux moyens financiers que nous allons leur donner, les infrastructures portuaires devraient retrouver le chemin du dynamisme économique et la place qui leur correspond.

La disposition phare est le transfert à des entreprises privées des outillages et des personnels d'exploitation et de manutention – les grutiers, les portiqueurs et autres – actuellement employés par les ports. Les grutiers et les portiqueurs devraient changer de statut, comme cela a été le cas pour les dockers en 1992. Je tiens d'ailleurs à saluer la courageuse réforme de 1992 à laquelle M. Josselin a fait allusion tout à l'heure.

Nous pouvons comprendre que ce changement de statut soulève des inquiétudes. Cependant, le transfert vers le privé ne devrait donner lieu à aucune diminution de salaire et, en cas de difficulté, les salariés pourront retrouver leur statut au sein du port autonome.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Patrice Gélard.** Je tiens à souligner l'intérêt des dispositions qui mettent en place un partenariat public-privé absolument indispensable pour le développement de nos ports. N'oublions pas que la plupart des ports européens concurrents sont gérés non par l'État mais par les *länder*, les collectivités locales, les chambres de commerce, et ils font preuve de dynamisme.

Parallèlement, les activités de nos sept ports autonomes maritimes vont être 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 non seulement avec l'État mais aussi avec les collectivités locales.

Monsieur le secrétaire d'État, je souscris à l'idée que soit élaborée, dans un avenir proche, une loi d'orientation portuaire qui permettrait de cadrer l'ensemble de ces projets stratégiques.

La gouvernance sera modernisée avec la constitution d'un conseil de surveillance et d'un directoire afin, nous dit l'exposé des motifs, d'assurer une meilleure réactivité et une distinction entre les missions de contrôle et de gestion courante de l'établissement.

Qu'il me soit permis de présenter, à ce titre, quelques remarques personnelles. Je ne suis pas forcément convaincu que le système du conseil de surveillance et du directoire soit le mieux adapté à l'avenir des ports. Il faudra sans doute revoir un jour ce mode de gouvernance.

Qu'il me soit permis d'ajouter que je ne souhaite pas que le directoire soit exclusivement composé de X-Ponts. Nos ingénieurs, quelle que soit leurs qualités remarquables, qui ont été capables de construire dans le monde entier, notamment au Moyen-Orient et en Extrême-Orient, des ports exceptionnels, ce qu'ils n'ont pas eu l'occasion de faire en France, mis à part Port 2000, ne sont pas forcément de bons spécialistes du marketing et de la promotion. Il faudrait donc qu'au sein du directoire certains assurent le marketing et développent cette dimension commerciale que les Hollandais ou les Belges savent si bien utiliser.

Certaines catégories de personnels vont disparaître du conseil de surveillance, même si nous les retrouverons dans le conseil de développement. Pour avoir siégé pendant sept ans au conseil d'administration du port autonome du Havre – je viens tout juste de cesser mes fonctions et, quoi qu'il en soit, je n'aurais pu être réélu avec le nouveau système – j'ai pu constater que les conseils d'administration des ports autonomes n'étaient pas seulement des lieux de décision, mais également des lieux de dialogue, où se retrouvaient côte à côte les représentants du personnel, des usagers et autres. Nous perdrons quelque peu cette dimension du fait de la disparition de certaines catégories, même si, je le répète, nous les retrouverons dans le conseil de développement.

C'est la raison pour laquelle je soutiendrai l'idée de M. le rapporteur en ce qui concerne la présence de personnalités qualifiées choisies par le Gouvernement. Je pense à cet égard aux différents présidents du port autonome du Havre, qui, depuis une trentaine d'années, ont toujours été des membres de la chambre de commerce, et dont je tiens à saluer l'action.

En tout cas, il me semble indispensable que les industries portuaires qui gèrent l'économie du port soient représentées soit au sein du conseil de développement, soit parmi les personnalités qualifiées.

Les collectivités locales voient une fois de plus leur place affirmée aux côtés de l'État, et je m'en félicite. Le conseil de développement devra associer l'ensemble des acteurs du port pour épauler les instances de direction.

Surtout, je tiens à saluer la méthode que le Gouvernement, et particulièrement vous-même, monsieur le secrétaire d'État, avez employée, fondée sur le dialogue et sur une progression négociée.

En amont du texte qui nous est présenté, la concertation sur cette réforme aura duré trois mois, pendant lesquels se sont tenues une centaine de réunions, clôturées par une table ronde.

En aval du texte que nous allons voter, la négociation va se poursuivre dans les mois qui viennent ; c'est le sens des articles 8 à 11 du projet de loi. Les partenaires sociaux disposeront, de par la loi, de plusieurs mois pour définir ensemble, au plus près des réalités locales, les modalités de cette réforme.

Enfin, un plan de financement ambitieux doit accompagner ce projet de loi. Vous nous avez annoncé, monsieur le secrétaire d'État, que l'État, en complément des contrats de projet 2007-2013, doublerait sa participation sur la période 2009-2013. Un tel engagement ne peut que conforter les dispositions législatives que nous allons adopter.

Pour conclure, je dirai que cette réforme portuaire, qui s'inspire de ce qui se fait dans les pays européens du Nord, est un vaste plan de relance, dont la réalisation, progressive et négociée, devrait permettre la création de plusieurs milliers d'emplois, notamment dans les activités de transport et de logistique. Elle s'inscrit dans les perspectives du Grenelle de l'environnement en promouvant une politique de transport multimodal.

Nous souhaitons que l'application de cette réforme, notamment les modalités de gouvernance, fasse, au bout d'un certain temps, l'objet d'un rapport tout comme nous souhaitons l'adoption de certains amendements présentés par la commission.

Sous réserve de ces considérations, le groupe UMP vous apportera, monsieur le secrétaire d'État, son entier soutien pour l'adoption de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les traverses de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui le projet de loi portant réforme portuaire. Ce projet de loi, qui est présenté comme une réforme économique, constitue en réalité une réforme idéologique.

En transformant les sept ports autonomes métropolitains en « grands ports maritimes », ce texte s'inscrit dans la continuité des politiques de privatisation menées par le Gouvernement et sa majorité, politiques de destruction des services publics, de démantèlement du domaine public maritime, de déficit démocratique et de fragilisation du statut des personnels.

Fondé sur une analyse largement erronée des causes des difficultés économiques des ports, le projet de loi n'apporte pas une réponse adéquate et présente, en outre, des dangers sociaux, économiques et environnementaux réels.

Comme en 2004, vous confirmez la volonté du Gouvernement de mettre en concurrence ports français, territoires et salariés et de désengager l'État de la promotion de ces ports. Cette situation, déjà ancienne, a conduit la Cour des comptes, dans un rapport de 1999, à douter que l'État ait une politique en matière portuaire.

Monsieur le secrétaire d'État, la vérité est là, dans ce constat alarmant ! L'État est pleinement responsable du retard de la compétitivité des ports français. L'alibi de la fiabilité sociale n'est qu'un prétexte pour diminuer les droits des salariés et des syndicats.

En effet, contrairement à ce qui s'est passé en France, 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 opérations d'investissements visant à développer leurs infrastructures de grande ampleur.

Alors que le montant des crédits d'intervention directe et de concours financiers aux ports belges sur la période 1997-2005 s'est élevé à 360 millions d'euros en moyenne par an, il n'a été que de 120 millions d'euros, soit trois fois moins, pour les ports français. Les subventions aux ports belges ont atteint 156 millions d'euros, contre 70 millions d'euros, soit moins de la moitié, pour leurs homologues français sur la même période.

Pourtant, on le sait, si des investissements lourds sont réalisés, si on s'en donne les moyens, les résultats sont positifs, comme en témoigne le cas de Port 2000, leader en matière de croissance du trafic des conteneurs en Europe, puisqu'il enregistre une augmentation de 26 % dans ce domaine. Vous pouvez le constater, monsieur le secrétaire d'État, les motivations qui sous-tendent votre réforme ne résistent pas à l'analyse des faits !

Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de développer nos ports. La mise en valeur des atouts du transport maritime, en raison de sa pertinence environnementale et énergétique, est nécessaire aux échanges européens. Nous devons moderniser les sites portuaires, organiser de manière stable, durable et fiable le transport terrestre qui les prolonge, particulièrement dans les secteurs ferroviaire et fluvial.

Les ports français, alors qu'ils bénéficient d'avantages géographiques importants, restent très fragilisés par la faiblesse de leur hinterland. La croissance du trafic des conteneurs exige un développement ferroviaire et fluvial important.

Pour justifier la réforme, vous n'avez de cesse, monsieur le secrétaire d'État, de mettre en avant les propositions du Grenelle de l'environnement. Permettez-nous, cependant, de douter de votre bonne foi sur cette question !

Premièrement, aucun atelier du Grenelle ne s'est prononcé sur cette réforme ; aucune des propositions du groupe de travail « transport » n'a encore été mise en œuvre.

Deuxièmement, quelle crédibilité accorder à un gouvernement qui diminue de manière chronique les crédits destinés au transport ferroviaire, et plus particulièrement au 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. Pour répondre aux objectifs de développement de nos ports, dans le respect du développement durable, l'implication des personnes publiques et donc une maîtrise publique du secteur sont indispensables à la prise de décisions cohérentes, dans le respect de l'intérêt général, en matière d'aménagement de l'espace et des territoires, de planification des investissements, d'approvisionnement via la distribution au grand public.

Le secteur portuaire doit répondre aux exigences d'un véritable service public, afin de garantir une cohésion sociale et territoriale. Des milliers d'emplois induits sont en cause. Le développement durable ne saurait être limité, comme le propose la commission, par le respect de la concurrence libre et non faussée, qui vous est si chère, chers collègues de la majorité.

Cette concurrence, nous y reviendrons, est largement mise à mal par le projet de loi, qui crée toutes les conditions nécessaires à la constitution de monopoles privés, au profit de quelques grands groupes qui auront les moyens de dicter leur loi. En témoignent d'ailleurs certains amendements même s'ils tendent à limiter une telle possibilité.

La privatisation des outillages et les transferts des personnels de manutention organisés au profit de ces grands groupes 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 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, texte auquel seul le groupe communiste s'était fermement opposé.

Le Gouvernement avait alors annoncé la création de 50 000 emplois ; or l'effectif des dockers a été divisé par deux ! Par conséquent, quand vous nous promettez, monsieur le secrétaire d'État, 30 000 emplois supplémentaires, nous nous permettons d'exprimer quelques doutes sur le sérieux de vos prévisions !

En réalité, le bilan de la réforme de 1992 et l'expérience du port de Dunkerque, laboratoire des mesures proposées, sont socialement catastrophiques et économiquement coûteux. Ils ont montré leur inefficacité en termes de développement de l'activité économique des ports !

Tout cela, vous le savez déjà, et c'est peut-être la raison pour laquelle, depuis plusieurs années, vous n'avez pas déposé devant le Parlement, méconnaissant ainsi allègrement vos obligations légales, le rapport relatif aux activités de manutention portuaire ! C'est donc sciemment que vous vous engagez aujourd'hui dans un processus de généralisation des erreurs d'hier !

Eu égard au peu de temps dont je dispose, je voudrais maintenant aborder le contenu du projet de loi à partir de trois points : le transfert des outillages, celui des personnels et, enfin, la nouvelle gouvernance des ports.

Il est proposé, pour aider les ports et 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.

Le transfert des outillages fait l'objet de mesures qui posent plusieurs problèmes, comme vient de le dire Charles Josselin.

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 engendrées par les redevances d'outillage et reporte tout sur les droits de port et les redevances domaniales. Rien n'est prévu pour évaluer les conséquences de telles pertes.

De plus, il n'est question à aucun moment d'évaluer les biens qui sont la propriété de personnes publiques et donc susceptibles d'être cédés. On s'expose par conséquent à un risque de cession à une valeur inférieure à la 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 nécessaire à 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.

Se pose ensuite la question de savoir quelles entreprises pourront réellement assumer les transferts d'outillage et de personnels. Seuls quelques grands groupes déjà en place en

auront les moyens. Les petites entreprises ne pourront plus louer au port, pour quelques jours, les matériels nécessaires à l'exercice de leur activité. C'est une différence importante avec la situation actuelle.

Si les ports ne conservent pas les activités jugées rentables, comment valoriseront-ils l'emploi industriel, notamment quand celui-ci dépend d'activités portuaires peu rentables, en raison de la faiblesse des volumes et des cadences ? Pour les trafics à faible valeur ajoutée, les ports diminuent les coûts pour les usagers, mais permettent aux entreprises concernées de faire vivre une économie locale, voire régionale.

Enfin, le projet de loi, en contradiction avec le droit communautaire, tend à instaurer de vrais monopoles privés : la procédure de cession des biens prévue à l'article 7 procède clairement de cette volonté.

Quant aux transferts de personnels, dont les conditions sont précisées à l'article 8, notons d'emblée qu'ils ne sont pas nécessaires à l'instauration d'un commandement unique, comme en témoigne l'exemple du Havre. Une mise à disposition des personnels par le port permettrait d'atteindre cet objectif, tout en présentant des garanties pour les salariés.

De plus, avec les articles 9 et 10 du projet de loi, le Gouvernement nous demande de préjuger d'un dispositif qui sera négocié après l'adoption par le Parlement du projet de loi. Connaissant les politiques du Gouvernement en matière de droit du travail, nous nous opposons fermement à signer ce chèque en blanc.

Dans le projet de loi, aucune garantie qui ne soit vidée de son sens à la ligne suivante n'est prévue. Certes, l'article 10 prévoit que le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés à des obligations qui incombent au grand port maritime à la date de la signature de la convention de transfert, mais l'article 11 vise à remettre en cause cette garantie, par un renvoi au code du travail qui prévoit, en cas de cession, une nouvelle négociation des conventions collectives.

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi fait également largement référence à la filialisation des activités de l'établissement public. Là encore, aucune garantie n'existe, notamment en termes de statut et de conditions de travail des salariés, puisque ces filiales ne seront pas majoritairement publiques.

Les sénateurs du groupe CRC s'opposent au *dumping* social organisé par le texte et à la fragilisation des personnels transférés et des personnels des filiales de l'établissement public.

S'agissant de la gouvernance des ports et de leur conseil d'administration, les modifications proposées constituent une remise en cause des faibles garanties apportées par la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Il est prévu que le grand port maritime soit dirigé par un directoire, sous le contrôle de gestion du conseil de surveillance.

Dans cette nouvelle organisation, le rôle décisionnaire de l'État est largement restreint. Surtout, la représentation des salariés n'est pas assurée de manière satisfaisante. Non seulement le nombre des représentants du personnel est réduit, mais aussi les personnels de manutention et les dockers risquent – c'est même certain pour ces derniers – de ne plus être représentés. Pourtant, ils sont des acteurs importants des ports.

On peut également s'étonner que les chambres de commerce et d'industrie, qui jouent un rôle très important dans le développement de l'activité économique de certains ports, ne soient plus représentées. Certains amendements visent cependant à corriger une telle situation.

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

Le projet de loi portant réforme portuaire constitue une réponse inappropriée pour relancer l'activité des ports. Elle ne saurait remplacer un investissement fort de l'État. Loin de régler les problèmes, ce texte, qui ne vise en réalité que la satisfaction des intérêts privés de quelques patrons, est une véritable atteinte au service public portuaire, au domaine public maritime, aux personnels et à une gouvernance démocratique des ports. En outre, il risque d'avoir des conséquences néfastes indirectes sur d'autres bassins d'emplois.

Pour toutes ces raisons, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen voteront contre ce texte, ce qui ne signifie en aucun cas qu'il ne faut rien faire, bien au contraire ! Simplement, nous n'approuvons pas les solutions préconisées dans ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ces dernières années, l'évolution du transport maritime international, et plus particulièrement la forte expansion du trafic par conteneurs, a substantiellement modifié le paysage portuaire européen. Par ailleurs, l'élargissement de l'Union européenne déplace les flux de marchandises vers le centre de l'Europe.

Par sa position géographique et son histoire, la France dispose dans le domaine portuaire d'atouts non négligeables, sur ses façades occidentale comme méridionale. Pourtant, les principaux ports français ont continué de perdre des parts de marché, plus particulièrement dans le trafic de conteneurs.

De fait, si la France veut occuper une place significative dans les trafics de conteneurs au niveau européen, voire maintenir une économie portuaire riche directement ou indirectement en emplois, elle doit surmonter des handicaps qui lui sont propres et remplir un certain nombre de conditions, toutes nécessaires, aucune n'étant suffisante par elle-même. Il s'agit, en particulier : de la répartition nette entre ce qui est de la responsabilité de l'État et ce qui relève de la compétence des établissements portuaires ; de l'existence de grands terminaux capables de « traiter » une masse croissante de trafic dans un temps de plus en plus court ; de l'organisation de ces terminaux visant à conférer aux ports autonomes la charge des infrastructures et de la régulation de la place et à confier l'exploitation de ces dernières aux entreprises, comme c'est le cas des autres grands ports européens ; enfin, des dessertes performantes, notamment en matière ferroviaire et fluviale.

C'est dire s'il est urgent de réformer notre organisation portuaire, en particulier celle de nos ports autonomes. Depuis la loi de 1992, qui a constitué une première étape, comme l'ont rappelé les intervenants précédents, les avant-projets de loi de modernisation élaborés en 2001, puis en 2003, n'ont pas abouti. Nous sommes actuellement 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 de notre territoire national.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui en urgence apporte des réponses structurelles, qui me paraissent aptes à restaurer la compétitivité des ports français.

Tout d'abord, le projet de loi recentre les ports sur leurs missions de nature régaliennes, ainsi que sur les missions d'aménageur et de gestionnaire de leur domaine, dont ils seront désormais propriétaires de plein droit. Ils pourront ainsi assurer une meilleure gestion de ce domaine et pourront mieux planifier le développement des infrastructures portuaires.

En outre, chaque grand port maritime s'inscrira plus clairement dans le développement de son territoire et pourra harmoniser son développement avec celui de la collectivité sur le territoire de laquelle il est implanté. À titre d'exemple, citons l'agglomération rouennaise, où l'activité portuaire représente plus de 22 000 emplois directs, indirects et induits, 30 000 en comptant les sites de Port-Jérôme et de Honfleur. Le chiffre d'affaires lié aux opérations commerciales des entreprises portuaires sur le fret chargé et déchargé atteint près de 1 milliard d'euros par an, ce qui offre une illustration du fort impact de l'activité portuaire sur l'ensemble de cette agglomération.

À l'avenir, avec le projet stratégique que chaque port devra adopter, les spécificités locales seront mieux prises en compte et les externalités positives du port se multiplieront.

En vue du recentrage des compétences, ce projet de loi vise à instaurer sur les terminaux un commandement unique pour les activités de manutention. À l'heure actuelle, la coordination des équipes est source de problèmes, car les entreprises de manutention n'ont pas la pleine maîtrise de leur cœur de métiers : la manutention verticale est l'apanage des portiqueurs et grutiers, qui sont salariés de droit privé du port autonome, tandis que la manutention horizontale est confiée aux dockers, salariés des entreprises de manutention.

Le commandement unique améliorera l'organisation des équipes et leur efficacité. Il devrait en résulter, notamment, des progrès en termes de productivité et de développement de l'investissement privé dans les ports français.

Toutefois, il faudra faire preuve d'une grande pédagogie pour bien expliquer les enjeux de la réforme, tout comme les garde-fous qui l'accompagnent. Les personnels concernés ont le souci légitime d'obtenir des garanties quant à leur avenir ; ils doivent être rassurés sur leurs perspectives de carrière, ainsi que sur les possibilités de retour qui leur sont offertes. C'est notamment le rôle du groupe de travail sur le dialogue social, présidé par M. Cousquer. Nous constatons, monsieur le secrétaire d'État, que vous avez souhaité donner toute sa place à la concertation avec les professionnels concernés.

**M. Jean-Claude Gaudin.** Très bien !

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Le projet de loi prévoit que les partenaires sociaux doivent parvenir à un accord-cadre pour le transfert de ces professionnels aux opérateurs de terminaux avant le 31 octobre 2008.

Dans l'hypothèse où ces négociations échoueraient, le projet de loi fixe également un cadre législatif qui permettrait de sortir de la crise actuelle et de restaurer la crédibilité des ports français par rapport à leurs concurrents européens. Il est nécessaire d'avancer, dans la concertation certes, mais rapidement, car le conflit social actuel a grandement fragilisé nombre d'opérateurs.

Le projet de loi vise, en outre, à réformer le mode de gouvernance des grands ports maritimes. À l'heure actuelle, les ports autonomes sont gérés par des conseils d'administration aux effectifs pléthoriques, ce qui dilue des responsabilités entre, d'une part, les représentants des professionnels et, d'autre part, les financeurs des ports, c'est-à-dire l'État et les collectivités territoriales, qui disposent de moins du tiers des voix au sein de ces instances.

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

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Le texte prévoit de substituer à ces conseils une structure duale, comprenant un conseil de surveillance et un directoire, où l'État et les collectivités locales auront voix prépondérante, afin d'obtenir une meilleure réactivité des établissements portuaires et une distinction plus claire entre les missions stratégiques et de contrôle, d'une part, et la gestion courante de l'établissement, d'autre part.

Par ailleurs, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, le présent projet de loi prévoit également l'instauration d'un conseil de développement, afin de prendre en compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports. C'est là un point important.

Autre mesure primordiale du projet de loi, la possibilité de créer un conseil de coordination entre certains ports. Depuis 2005, une expérimentation de coopération a été lancée entre certains ports autonomes.

Pour illustrer mon propos, je prendrai deux exemples, que je connais particulièrement bien, puisqu'ils sont situés dans mon département, ceux des ports de Rouen et du Havre.

Les résultats de cette coopération restent encore limités, même si un code « de bonne conduite » vise à prévenir la redondance des investissements, une guerre tarifaire et les détournements de trafic entre ces établissements. Il a en outre permis la mise en commun des informations et l'élaboration de stratégies communes relatives à différents sujets techniques, tels que le dragage, les services de trafic maritime ou la logistique.

De nouvelles synergies peuvent apparaître avec la mise en service de Port 2000, sur le modèle des complémentarités développées entre Anvers et Rotterdam.

Ainsi, le port de Rouen ambitionne, avec un armateur, de compléter ses trafics Nord-Sud par le développement d'un trafic fluvial conteneurisé des flux Est-Ouest déchargés au Havre, en se positionnant comme une plate-forme logistique avancée du Havre et en offrant une desserte alternative à la voie routière, dans l'attente de la fiabilisation de la desserte fluviale de Port 2000.

Alors que le port du Havre investit de son côté dans des plates-formes logistiques, cet axe de développement devra s'inscrire dans le cadre d'une coopération renforcée entre les deux ports normands, comme le permet le projet de loi.

Toutefois, si cette réforme importante doit aboutir rapidement pour sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons, il est indispensable de ne pas nous limiter à une réflexion sur la seule façade maritime.

Des ports modernes et compétitifs ne constituent qu'un des instruments d'une politique portuaire réussie. Il importe également de moderniser la desserte des ports. Comme vous l'avez rappelé, monsieur le secrétaire d'État, « la bataille maritime se gagne à terre ».

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Eh oui !

**Mme Catherine Morin-Desailly.** La concurrence s'exerce, en effet, entre chaînes de transport, dont les ports ne sont qu'un élément.

La compétitivité d'un port dépend non pas seulement de ses qualités nautiques, de ses installations et de l'efficacité de son exploitation, mais aussi de l'étendue de son arrière-pays, du coût et de la fiabilité de ses dessertes terrestres.

La part des transports terrestres dans le coût d'acheminement des marchandises de « bout en bout » est considérable. Ainsi, pour l'acheminement d'un conteneur entre Lyon et l'Asie, le préacheminement et le postacheminement par voie terrestre représentent le tiers du coût du transport.

Actuellement, le transport routier demeure largement prédominant dans la desserte des ports français. Il est cependant nécessaire d'adapter ces infrastructures aux besoins spécifiques des ports. Ainsi, à Rouen, 36 000 poids lourds, dont un grand nombre transportent des matières dangereuses, empruntent quotidiennement les voies de circulation de l'agglomération.

Monsieur le secrétaire d'État, en mars 2006, votre prédécesseur, M. Perben, avait annoncé un projet de contournement par l'Est de Rouen, le grand chantier devant débiter en 2008-2009. Ce contournement devrait contribuer, d'une part, au développement économique de Rouen et de son agglomération en favorisant la croissance et la création d'emplois résultant des activités industrielles et portuaires et, d'autre part, à l'amélioration de la qualité de vie grâce à la diminution des pollutions sonore et atmosphérique dues au trafic, des risques liés à l'insécurité routière et au transport de matières dangereuses en milieu urbain ou encore à la limitation de l'étalement urbain.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous indiquer quelle est la position actuelle du Gouvernement sur ce dossier et nous dire si le calendrier précédemment annoncé est maintenu ?

**M. Jean Desessard.** Et l'argent ? Les poches sont vides !

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Toutefois, si les dessertes routières permettent de répondre de façon flexible aux besoins des ports autonomes, il est indéniable que les transports terrestres doivent intégrer les caractéristiques de massification pour desservir efficacement les conteneurs sur un hinterland de plus en plus vaste au fur et à mesure que les frontières s'ouvrent.

Or les modes ferroviaire et fluvial dans le préacheminement et le postacheminement des ports français n'ont pas pu, à ce jour, remettre en cause la suprématie du transport routier. Au contraire, ces deux modes, dont la pertinence économique repose sur les flux massifiés, se sont montrés plus concurrents que complémentaires.

J'espère que le Grenelle de l'environnement et le projet de loi relatif à sa mise en œuvre conduiront à intensifier les investissements dans ces modes de transports.

Vous avez annoncé, parallèlement au présent projet de loi, un ambitieux plan d'investissement en faveur des ports. Pouvez-vous nous éclairer sur les actions que l'État entend mener pour développer le fret ferroviaire et, notamment, pour concrétiser le projet de diagonale Ecofret, qui permettrait de desservir Port 2000 au Havre ?

En conclusion, je tiens à féliciter notre collègue Charles Revet pour la qualité de son travail.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Merci !

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Il a contribué à éclairer nos réflexions sur ce sujet, ô combien important, de la réforme portuaire, que nous soutenons. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Noël Guérini.

**M. Jean-Noël Guérini.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons en première lecture est un texte important au regard des enjeux actuels du commerce maritime et de la place qu'occupe notre pays dans ce secteur, à l'heure de la mondialisation des échanges.

Il nous appartient d'établir une stratégie cohérente pour ce secteur clé de notre économie, tout en apportant des réponses claires aux nombreuses interrogations que pose la situation des personnels concernés par cette réforme.

Personne, je le crois, ne nie sa nécessité. Mais encore faut-il que le texte proposé soit à la hauteur des enjeux auxquels nous sommes confrontés. Il est facile de les mesurer en égrenant un certain nombre de chiffres. Tous, sans exception, soulignent les retards que nous avons pris au cours de ces dernières années.

Alors que l'on enregistre une augmentation globale du transport maritime mondial, les parts de marché des ports français s'amenuisent comme une peau de chagrin. Même s'ils sont en hausse, leurs trafics augmentent deux fois et demi moins vite que ceux de l'ensemble des places portuaires européennes. Et, à ce jour, la France ne représente pas plus de 14 % du commerce maritime européen.

Ce pourcentage n'est pas rassurant et les comparaisons établies dans le secteur des conteneurs ne font qu'accroître nos inquiétudes. Au cours des dix dernières années, le volume de ce trafic a doublé. Il doublera encore dans les sept ans à venir, dans le cadre d'une croissance qui correspond au développement des flux commerciaux entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord.

Tout comme moi, vous connaissez les effets de cette évolution.

Ainsi, dans le classement mondial, Le Havre pointe au trente-sixième rang et Marseille ne se situe qu'à la soixante-dixième position.

Ce recul est d'autant plus dramatique qu'il s'effectue face à des concurrents de la vieille Europe et non pas face aux dragons du Sud-Est asiatique, qui écrasent les coûts salariaux et où 64 % du trafic portuaire s'effectue par conteneurs.

En citant ces chiffres, mes chers collègues, je tiens à apporter quelques précisions sur le port de Marseille. Premier port de Méditerranée pour son trafic global, il a perdu, en deux décennies, plus du tiers de ses parts de marché. Si ses performances sur le plan financier sont louables, il n'a attiré que 5,5 % de l'augmentation des échanges en dix ans, ce qui correspond à un volume de 500 000 conteneurs, performance bien modeste, traduisant un évident manque de compétitivité.

Voilà cinq ans, le nombre de tonnes manufacturées s'élevait, à Fos, à 350 tonnes par an et par mètre de quai, contre 400 tonnes au Havre et 1 300 tonnes à Anvers. Et la situation ne s'est pas améliorée, loin de là !

Certains l'expliquent par le coût de la main-d'œuvre. Mais cette explication est bien mince face à nos concurrents – car c'est bien de cela qu'il s'agit – du nord de l'Europe.

Je referme cette parenthèse sur le port de Marseille, pour en revenir au cœur du texte et à l'avenir de nos ports, qui nécessitent bien une réforme.

Mais peut-on dire, monsieur le secrétaire d'État, que le texte que nous avons entre les mains esquisse des solutions appropriées ? À l'évidence, non ! Et je le regrette !

Pour faire accepter politiquement, économiquement et socialement son projet, le Gouvernement a, dans un premier temps, semblé vouloir substituer, au moins dans les mots, la notion de relance à celle de réforme portuaire.

Cette problématique, qui n'a pas dépassé le stade des bonnes intentions, est tragiquement absente des propositions qui nous sont soumises. Bien sûr, quelques lignes rapidement écrites en préambule à l'exposé des motifs font encore référence à la nécessité, pour les ports français, de regagner les parts de marché perdues. Mais il s'agit là d'un simple constat de situation, rapidement dressé, alors que c'est une part essentielle du problème.

Ce projet de loi n'a ni souffle, ni ambition, ni dessein. Alors que l'on aurait souhaité du concret, du courage et des innovations, il se borne à organiser le transfert au secteur privé de l'outillage et des personnels des ports autonomes. Pour donner le change, on rebaptise ces derniers « grands ports maritimes », avec l'espoir que la réalité suivra le verbe.

Belle manœuvre de langage ! Mais quelle chance gaspillée !

En effet, la définition d'une stratégie globale et audacieuse aurait dû être l'occasion de déterminer les nécessaires investissements pour relancer nos ports et de traiter de façon digne et humaine la question du statut des personnels.

Comme tous les observateurs le soulignent, la situation des ports français traduit d'abord une regrettable absence d'anticipation et de stratégie lisible de l'État en matière de politique maritime et portuaire. Néanmoins, je vous concède bien volontiers que cette situation perdure depuis plusieurs années.

La réussite des ports du Benelux tient sans doute à l'efficacité de leur organisation technique, mais aussi commerciale. Cependant, la clef de leur succès a résidé d'abord dans leur capacité à faire face à la taille croissante des navires, en particulier des porte-conteneurs, et dans leur adaptation rapide et efficace aux nouveaux modes d'échanges que ces derniers imposent. Cette adaptation s'est faite en associant intelligemment investissement privé et investissement public.

C'est un fait que la compétitivité des ports ne dépend pas uniquement de leur positionnement géographique, de leurs qualités nautiques, du niveau de leurs équipements ou, même, de l'efficacité de leur exploitation ; elle tient aussi et surtout à la performance de leurs dessertes terrestres, qui détermine l'étendue réelle de leur hinterland.

En l'espèce, mes chers collègues, nous avons, si j'ose dire, plusieurs porte-conteneurs de retard ! En effet, les transports terrestres occupent une place très importante dans le coût de l'acheminement de la marchandise, et cette part sera de plus en plus déterminante. Sur ce terrain, le retard

des ports français est considérable. Deux chiffres permettent de le mesurer : 50 % de la desserte terrestre des ports du Benelux est assurée par voie fluviale ou ferroviaire ; 85 % de la desserte du port de Marseille est assurée par la route, et ce alors que les bassins de Fos ne disposent toujours pas d'accès autoroutiers.

**M. Charles Josselin.** Eh oui ! Très bien !

**M. Jean-Noël Guérini.** Cette situation inacceptable tient largement à la faiblesse du soutien financier apporté par l'État au développement des infrastructures des ports français et à l'absence d'investissements permettant d'améliorer leur desserte.

Par ailleurs, l'insuffisance des investissements est criante si l'on s'intéresse au seul trafic des conteneurs. Fos 2XL, le premier investissement significatif décidé pour le port de Marseille depuis plus de quinze ans, investissement très important et auquel nous sommes attachés, représente une enveloppe de 206 millions d'euros en termes d'infrastructures. Cette somme est dérisoire quand on la compare à celles qui ont été débloquées pour les terminaux à conteneurs d'autres ports européens : 600 millions d'euros à Anvers, 2,9 milliards d'euros à Rotterdam, 1,1 milliard d'euros à Hambourg. Nous faisons aussi bien pâle figure face aux ports du sud de l'Europe : 300 millions d'euros ont été investis à Gênes et à La Spezia, 520 millions d'euros à Barcelone et 450 millions d'euros à Algeiras.

Les montants importants qu'ont accepté d'investir dans ces ports européens les opérateurs privés, qu'il s'agisse d'équipements, d'outillages ou de moyens de stockage, ne sont pas substitués aux investissements publics auxquels je viens de faire référence. Le secteur public intervient notamment sur les infrastructures, les digues et les quais, sur les dessertes terrestres ou les accès maritimes, qui, ici comme ailleurs, restent publics.

Je comprends que l'on cherche à encourager les investissements privés dans nos ports. Je n'y suis pas opposé, car l'investissement privé crée la richesse et, par conséquent, l'emploi. Je comprends aussi que l'on s'efforce de sécuriser les conditions dans lesquelles ils peuvent être réalisés. En revanche, je ne comprends pas pourquoi ce texte, depuis si longtemps annoncé et, finalement, depuis si longtemps espéré, n'est pas à la hauteur des enjeux et des défis que la mondialisation nous impose de relever.

Il ne contient ni plan de relance, ni stratégie de développement, ni exposé sur les moyens de reconquête des trafics. Il n'y a rien, trois fois rien, sur les engagements de l'État en faveur des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières. Aussi, monsieur le secrétaire d'État, j'espère que vous nous fournirez des réponses précises, chiffrées et concrètes.

Ce projet de loi ne dit rien non plus de la stratégie de développement des ports, alors même qu'il est impératif de confirmer leur compétence sur l'aménagement de leur territoire et de permettre que, après une nécessaire phase de concertation, l'approbation, par exemple, d'un schéma directeur leur donne les moyens, non seulement à eux, mais aussi aux acteurs portuaires, de concrétiser leurs projets.

En revanche, ce projet de loi ne manque pas de mettre l'accent sur l'organisation du travail dans les terminaux, comme si l'objet de la réforme était de privatiser les outillages de manutention et leur exploitation.

Certes, une réforme de l'organisation du travail sur les quais peut favoriser des gains de productivité ; certes, personne ne cherche à nier la nécessité d'une adaptation ; certes, l'idée d'une unicité de commandement est admise.

De même, le regroupement des grutiers et des dockers au sein d'une même unité est sans doute nécessaire, du moins lorsqu'un opérateur unique est présent dans les terminaux. Cependant, il faut prendre garde de créer de nouvelles citadelles. Il convient que chaque port puisse mettre en place les solutions adaptées à la gestion de ses trafics, en particulier lorsqu'il ne s'agit pas de conteneurs.

Souvenons-nous que, en 1992, on nous présentait déjà l'intégration des dockers au sein des entreprises de manutention comme « la » réforme à mener. À cet égard, on aurait souhaité que la nouvelle réforme de la manutention soit précédée d'une évaluation précise des effets de la précédente, de son coût, de ses apports en termes de productivité et de ses échecs en termes de trafic et, par conséquent, d'emploi.

On objectera que, la réforme de 1992 n'ayant pas été menée au terme de sa logique, celle de 2008 vise à l'achever. En réalité, je crois plutôt que la réforme de 1992, comme celle de 2008, a souffert de ne porter que sur l'un des facteurs de la productivité des ports en oubliant de s'inscrire durablement dans une stratégie de développement.

Je veux ici insister sur un point essentiel qui, pour vous, mes chers collègues, comme pour moi-même, n'est pas un point de méthode.

Une réforme qui concerne les personnels doit d'abord se préoccuper des hommes. Elle ne peut se concevoir qu'avec les intéressés et elle ne peut se bâtir et être mise en œuvre contre eux. Les agents portuaires bénéficient aujourd'hui d'un statut et de garanties qui ont une histoire et une légitimité que l'on ne peut rayer d'un trait de plume sans renier notre propre histoire.

Le Gouvernement a, sur ce point, ouvert le champ à la négociation afin de prendre en compte les évolutions que nous avons évoquées. Cette concertation ne peut pas être un théâtre d'ombres et ne doit pas être vidée de son sens par des dispositions trop précises ou des décrets prématurés. Je pense notamment à l'article 10 du projet de loi, relatif aux conditions de retour des salariés dans les établissements publics portuaires en cas de suppression d'emploi chez les opérateurs et à la durée de cette garantie. Cette disposition ne doit pas être un couperet, et un éventuel retour dans le public peut être envisagé sans mettre en péril l'édifice !

Au-delà de ces garanties individuelles, les salariés portuaires, comme ceux des entreprises de manutention, doivent avoir des perspectives d'avenir crédibles. Celles-ci reposent, je l'ai dit, sur la réaffirmation du rôle prééminent de l'État dans le développement des ports et leur desserte.

Quant à la réforme de la gouvernance, qui prévoit d'accroître l'autonomie des autorités portuaires en les dotant d'un directoire aux pouvoirs élargis, elle mérite, elle aussi, bien des éclaircissements. Je regrette le caractère évasif du texte sur la composition de ce directoire aux pouvoirs élargis. Sera-t-il, comme certains commentaires le donnent à penser, d'une coloration très proche de celle du monde de l'entreprise ? Quelle place réelle sera accordée aux collectivités ?

Le rôle du conseil de surveillance mérite, lui aussi, d'être précisé. L'État, avec cinq représentants, en restera l'acteur principal. Par conséquent, il convient que ce soit le gage d'une responsabilité assumée.

Enfin, la place des collectivités territoriales dans la gouvernance des ports reste très marginale en termes de pouvoir, alors que, ces dernières décennies, leur part dans le financement public des ports autonomes a crû de manière importante – c'était nécessaire –, dépassant parfois celle de l'État.

Dès lors, comment pourrait-on de pas craindre que, une fois de plus, l'État se libère, en la confiant aux collectivités, d'une charge financière qu'il ne peut ou veut plus assumer au motif que ses « caisses sont vides » ?

Les cessions d'actifs telles qu'elles sont envisagées et l'autonomie accordée aux grands ports maritimes, notamment en termes de propriété, avec la disparition des procédures propres au domaine public maritime, ne doivent pas être synonymes d'un désengagement que les élus locaux, mais aussi nos concitoyens, dénoncent et réprouvent.

De même, ce projet de loi ne doit pas ouvrir la porte à l'abandon des terrains portuaires à des fins spéculatives. À cet égard, il nous paraît indispensable que le texte précise les prérogatives et les obligations des ports en la matière.

Vous l'avez compris, j'appelle de mes vœux une réforme, mais je constate que le texte qui nous est proposé ne répond pas, hélas !, aux exigences de l'heure. Il fait l'impasse sur l'effort de rattrapage nécessaire de l'investissement public et il n'est pas suffisamment équilibré et équitable vis-à-vis des personnels portuaires, à qui des garanties individuelles et des perspectives d'avenir doivent être proposées. Celles-ci doivent faire l'objet d'une réelle négociation, sur les conclusions de laquelle le Parlement devra se prononcer.

L'absence de perspectives claires sur les investissements et les craintes quant au devenir des personnels justifient, comme l'a indiqué Charles Josselin, l'abstention du groupe socialiste sur ce texte, qui n'est pas à la mesure des défis que nous devons relever ensemble pour remettre les ports français sur le chemin de la croissance. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. M. Robert Bret applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, mon propos sera beaucoup plus bref que prévu puisque je fais miennes les excellentes réflexions et observations qu'a formulées tout à l'heure notre collègue Patrice Gélard. Aussi me contenterai-je de formuler quelques remarques inédites.

Monsieur le secrétaire d'État, en inscrivant ce projet de loi dans la suite du Grenelle de l'environnement, vous affichez la nécessité de « recodifier » la société sur la base, désormais incontournable, d'un développement durable qui prenne en considération la rareté des ressources de la planète et la nécessité de les respecter pour éviter que l'homme lui-même se condamne, ce qui n'exclut pas la nécessité de promouvoir, aussi et dans le même temps, le développement économique. Vaste sujet, vaste programme !

Ainsi va la chose publique, ainsi va la vie politique que, pour atteindre ces objectifs, il faudra lutter encore et encore contre l'intérêt particulier ou sectoriel érigé en intérêt général. Ce n'est pas nouveau, mais, dans un monde toujours plus égoïste, le combat sera de plus en plus rude. En tout cas, je vous félicite, monsieur le secrétaire d'État, de vous y être engagé.

*Mutatis mutandis*, peut-être serez-vous amené, dans le même esprit, à reconsidérer le paysage du transport aérien, même si la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports a d'ores permis des avancées. Toujours est-il que bien des choses méritent également d'être améliorées dans ce domaine.

La réforme portuaire s'inscrit dans cette « recodification » de la société que j'évoquais et s'attache à développer sur une grande échelle les transports alternatifs au transport routier.

Je citerai quelques chiffres pour illustrer mon propos. D'ici à 2012, la part du fret non routier, qui est de 14 % aujourd'hui, sera portée à 25 %. Cet objectif est ambitieux. À mes yeux, il ne pourra être atteint que par le doublement du fret non routier à destination ou en provenance des ports ou encore par la « massification » des dessertes maritimes par les voies ferroviaires ou fluviales.

On l'a dit tout à l'heure, mais je le répète parce que c'est important, c'est l'ensemble de la chaîne du transport qui doit être remise en perspective. Encore faut-il que des lignes budgétaires permettent de rendre cette perspective crédible.

Les collectivités consentiront des efforts, de même qu'un certain nombre d'entreprises privées. Cependant, il convient que l'effort de l'État, ou de ceux qui agiront en son nom, soit au moins égal. On ne saurait imaginer que cet objectif de porter à 25 % la part du fret non routier puisse être atteint sans un engagement important des uns et des autres.

Il est clair que le statut de « grand port maritime » concourra à accroître la compétitivité des sept ports concernés, mais l'objectif sous-jacent, c'est que la France redevienne une grande puissance maritime. Nous nous situons au 31<sup>e</sup> rang des flottes de commerce et au 28<sup>e</sup> rang en ce qui concerne les tonnages. C'est tout de même très modeste ! Notre classement était bien plus reluisant lorsque j'ai commencé à présenter des rapports sur les ports maritimes. Aujourd'hui, notre activité décline alors même que notre façade maritime, vous l'avez-vous-même rappelé, monsieur le secrétaire d'État, est tout à fait exceptionnelle et que 35 % du trafic maritime mondial transite par la Manche et la mer du Nord. On le sait, paradoxalement, Anvers est aujourd'hui le premier port français !

On ne peut fixer des chiffres dans un texte et promettre des efforts considérables sans prévoir les moyens nécessaires pour tenir de tels engagements. L'« agilisation » à laquelle vous procédez est de très bon aloi.

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

**M. Jean-François Le Grand.** C'est la seule possibilité pour redresser la situation. Encore faudra-t-il, j'y insiste, que les efforts soient partagés.

**M. Jean-Claude Gaudin.** Très bien !

**M. Jean-François Le Grand.** Vous déclinez cet objectif autour de quatre grands thèmes. À ce sujet, je dirai simplement que le fait de recentrer les grands ports maritimes sur leurs missions régaliennes, notamment la pleine propriété du domaine public maritime, est une excellente initiative. Pour le reste, il s'agit simplement de reprendre le modèle qui a réussi aux autres ports européens. C'est la moindre des choses si nous voulons nous placer sur un pied d'égalité avec nos voisins et concurrents, et cela, bien entendu, dans le meilleur esprit possible.

En revanche, en ce qui concerne la coordination des ports d'État d'une même façade maritime, il est absolument nécessaire, monsieur le secrétaire d'État, que la réforme portuaire puisse aller un peu plus loin.

À cet égard, je présenterai trois amendements pour que l'on reconsidère l'entité géographique d'une façade maritime ou d'une « sous-façade » maritime. Il ne s'agit pas de reprendre les grands espaces, mais de prendre en compte la complémentarité qui existe toujours entre les grands ports et les ports secondaires, notamment ceux que vous avez transférés aux collectivités. Je pense évidemment à ceux que nous avons pris en charge, soit directement au niveau des conseils

généraux, soit encore, comme c'est le cas pour les ports de Cherbourg ou de Caen, dans un syndicat mixte associant les conseils généraux concernés et le conseil régional.

Nous devons nous aligner sur les possibilités qui sont offertes par les grands ports maritimes. Sinon, nous assisterons à une distorsion, non pas en termes de concurrence mais en termes de moyens, et cela finirait par être handicapant.

C'est la raison pour laquelle il serait bon que nous puissions procéder à ce toilettage du code des ports maritimes afin de l'adapter à la nouvelle donne issue notamment des transferts de compétences.

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, je présenterai des amendements visant à permettre la poursuite de la gestion des espaces naturels, la gestion des réserves foncières restant, quant à elle, de la compétence des grands ports. Il faut toujours associer l'économique et l'environnemental, mais je sais que tel est bien votre souci, monsieur le secrétaire d'État.

Si les nouvelles autorités portuaires doivent être recentrées sur leurs missions régaliennes d'aménagement et de gestion de leur domaine, elles doivent explicitement pouvoir agir comme de véritables acteurs économiques dans la chaîne du transport, c'est-à-dire en prenant des participations à l'extérieur et en établissant des partenariats avec des acteurs du transport et de la logistique, y compris, notamment comme opérateurs ferroviaires. C'est un ensemble que l'on ne peut dissocier, sous peine d'amputer la capacité d'action des différents acteurs.

Enfin, cela a été dit tout à l'heure par notre collègue Charles Josselin, il aurait été souhaitable de voir figurer dans ce texte un volet prospectif à moyen et à long terme, avec des objectifs à caractère général à l'horizon, non pas simplement de 2012, mais de 2025, en matière de performances, de développement du trafic, d'intermodalité.

Pourquoi ce volet prospectif est-il important ? Tout simplement parce qu'il pourrait constituer la base des projets stratégiques et des contrats avec l'État, les collectivités et les différents autres acteurs. C'est sur cette base qu'il est possible de contractualiser. À très court terme, il est trop difficile d'atteindre un objectif, et l'on sait très bien qu'il existe un temps de latence entre, d'une part, la décision et la réalisation, mais aussi, d'autre part, entre la réalisation et l'effet de la réalisation. C'est la raison pour laquelle l'échéance de 2025 – soit les dix-sept années qui sont devant nous – est satisfaisante pour pouvoir inscrire un volet prospectif.

Tels sont, monsieur le secrétaire d'État, les éléments que je souhaitais vous livrer après l'intervention de Patrice Gélard, qui a dit l'essentiel, et beaucoup mieux que je n'aurais su le faire ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je dirai juste quelques mots pour remercier les différents orateurs ainsi que M. le rapporteur.

M. Josselin a rappelé à juste titre que la réforme de 1992 avait été courageuse et qu'il y avait pris sa part, ce dont je lui donne volontiers acte. J'ai apprécié son attitude constructive, ainsi que celle de M. Guérini, même si elle se traduit pour l'instant par une abstention de leur part. Un certain nombre d'arguments qu'ils ont avancés ont d'ailleurs été invoqués par les orateurs de la majorité.

Je remercie également MM. Patrice Gélard et Jean-François Le Grand, ainsi que Mme Catherine Morin-Desailly, de leur soutien sur ce texte. Il faudra en effet préciser les orientations financières. Par nature, elles ne peuvent pas figurer dans un texte de loi, mais il conviendra de trouver le moyen de les graver dans le marbre, puisque la volonté de l'État est d'investir, comme nous l'avons indiqué, dans ce plan de relance.

Bien évidemment, tout cela est lié aux différents textes découlant du Grenelle de l'environnement que nous vous présenterons avec Jean-Louis Borloo. Le « Grenelle 1 » sera la grande loi d'orientation et les mesures d'application seront contenues dans d'autres textes de loi qui seront présentés au fil des semaines à la représentation nationale.

Naturellement, madame Morin-Desailly, – j'évoquais précisément ce sujet ce matin avec M. Fabius –, l'affaire du contournement Est de Rouen est très importante ; chacun connaît les difficultés de la desserte ferroviaire de Rouen et du Havre et la nécessité d'ouvrir un axe qui puisse désenclaver l'agglomération. Nous aurons l'occasion d'en reparler et d'y travailler avec vous.

M. Josselin a évoqué les autoroutes de la mer. Il est vrai qu'on a parfois plus entendu de discours que constaté d'actions, mais la situation commence à changer : je pense, s'agissant de la Méditerranée, à la liaison entre Toulon et le port de Rome de Civitavecchia par l'armement Louis-Dreyfus.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Certes, mais l'équilibre est encore un peu fragile !

S'agissant d'une autoroute de la mer sur la façade atlantique, les choses avancent bien puisque nous avons un appel d'offres commun avec l'Espagne pour une telle autoroute reliant Bilbao, Santander et les ports de l'Atlantique. Cette autoroute pourrait même aller un peu plus loin que la pointe de la Bretagne.

Lors de la présidence française de l'Union européenne, nous tiendrons un conseil des ministres informel des transports à La Rochelle le 1<sup>er</sup> et le 2 septembre prochain, dès que le parti socialiste aura libéré les hôtels de cette grande cité – mais ces détails techniques ont été réglés avec le député-maire de La Rochelle ! (*Sourires*) –, afin de travailler sur ces autoroutes de la mer.

Nous tenons à associer les ministres marocains, algériens et tunisiens à ces travaux, à la demande du Premier ministre. En effet, nous estimons que, à l'instar des dessertes qu'évoquait M. Guérini tout à l'heure entre l'Italie, l'Espagne et la France, un ensemble d'autoroutes de la mer entre les pays européens et les pays du Maghreb pourraient être mises en place. Nous souhaitons également associer à cette réflexion M. Jean-Claude Gaudin, qui est très attaché à la création de ces dessertes.

Il est vrai que nous avons un peu attendu pour présenter ce texte puisqu'il a été annoncé à Marseille – M. Gaudin s'en souvient – à l'occasion de l'inauguration de la ligne de tramway de Marseille par le Président de la République.

**M. Jean-Claude Gaudin.** Le 3 juillet !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'était en effet une belle et chaude journée !

En vérité, nous avons souhaité que ce texte soit en phase avec le Grenelle de l'environnement, car la politique portuaire ne peut pas se concevoir en dehors d'une politique

de transport globale et de report modal, comme l'a excellemment indiqué Jean-François Le Grand, qui a joué un grand rôle dans le déroulement du Grenelle de l'environnement.

Nous avons essayé d'insérer ce texte dans le calendrier parlementaire, pour faire en sorte que ce plan de relance s'intègre parfaitement dans le cadre de la politique de report modal, sachant que le transport maritime, en dehors de sa dimension internationale, peut aussi jouer un rôle dans le report des transports qui se font à l'intérieur de l'Union européenne par le biais des autoroutes de la mer ou par le biais d'autres types de transport.

Ce projet a, je l'espère, sa cohérence. Le Gouvernement sera ouvert à tous les amendements et sera éventuellement prêt à trouver des accords à leur sujet, puisque la Haute Assemblée, comme elle en a l'habitude, a beaucoup travaillé sur ce texte.

Ce débat est important, et nous sommes heureux qu'il puisse commencer dans cet hémicycle, avec la qualité et la sérénité qui caractérisent toujours les discussions du Sénat. Tous les groupes participent aux travaux dans un esprit constructif, même si M. Le Cam est malheureux de ne pas pouvoir s'abstenir, il nous le redira dans un instant. Je ne désespère pas de le voir changer d'avis à la faveur du débat. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

9

## SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE DE FINLANDE

**M. le président.** Mes chers collègues, permettez-moi de saluer dans les tribunes d'honneur une délégation de la Grande Commission du Parlement de Finlande, qui est venue s'entretenir avec la délégation pour l'Union européenne du Sénat et son président Hubert Haenel, à la veille de la Présidence par la France de l'Union européenne. *(M. le secrétaire d'État, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.)*

Je vous adresse, mesdames, messieurs, un cordial salut, en vous souhaitant un bon séjour à Paris et de fructueux entretiens. *(Applaudissements.)*

10

## RÉFORME PORTUAIRE

### Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi déclaré d'urgence portant réforme portuaire.

### Question préalable

**M. le président.** Je suis saisi, par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier, Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, d'une motion n°18 rectifié, tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi rédigée :

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).

La parole est à M. Robert Bret, auteur de la motion.

**M. Robert Bret.** Il y a près d'un an, au courant du mois de juin 2007, de passage à Marseille pour inaugurer le tramway, le Président de la République évoquait la nécessité de réformer les ports autonomes.

À l'évidence, à l'époque, l'annonce de la réforme 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 sur le nouveau terminal méthanier de Fos.

Aujourd'hui, reprenant le leitmotiv du MEDEF, selon lequel les ports autonomes français, celui de Marseille en particulier, seraient à l'écart de la croissance mondiale au motif qu'ils sont gérés comme des établissements publics, le Gouvernement nous soumet donc, en procédure d'urgence, un projet qui implique que la compétitivité de nos ports dépendrait d'une réforme dite « économique », articulée autour de quatre axes précédemment évoqués lors de la discussion générale.

En outre, ce projet, il faut le souligner, s'appuie sur le rapport Gressier. Ce dernier part du postulat selon lequel la réforme de 1992 relative au statut des dockers et l'expérience de Dunkerque étant positives, elles devraient par conséquent faire référence.

Or aucune évaluation permettant de justifier ce postulat n'a été rendue publique. Pourtant, monsieur le secrétaire d'État, la réforme de 1992 imposait que soit présenté chaque année devant le Parlement un rapport relatif aux conséquences de cette dernière. Cela n'a jamais été fait. Pourquoi ?

De surcroît, 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 allant de 1991 à 2006 conclut que les mesures prises ont conduit à un bilan socialement catastrophique – moins de 50 % des emplois promis ont été créés –, économiquement coûteux et totalement inefficace en termes de développement de l'activité commerciale puisque seulement 6 millions de tonnes de marchandises supplémentaires ont transité par Dunkerque.

Comment croire que, à partir d'un postulat aussi biaisé, les propositions contenues dans ce projet de loi puissent être fondées et pérennes ?

Si l'on souhaite que nos ports retrouvent leur place parmi les premiers grands ports internationaux, il ne faut surtout pas se tromper de diagnostic ! La France doit s'engager dans

une véritable politique portuaire et de transport maritime et non se livrer à une basse manœuvre idéologique fondée sur l'idée que le privé est plus opérationnel que le public.

Car s'ils présentent des faiblesses, que nous ne contestons pas, nos ports disposent également d'atouts qui ne sont que trop rarement évoqués !

Les ports sont créateurs d'emplois directs et indirects. Ils sont de puissants outils d'aménagement du territoire. Ils assument une mission d'intérêt général en étant au service de l'économie des régions sur le territoire desquelles ils sont implantés et du pays dans son ensemble. Mais encore faut-il leur donner les moyens de fonctionner et de se développer !

Marseille-Fos, par exemple, ce sont 1 400 sociétés qui travaillent ensemble, 20 000 emplois liés au port, soit 7,6 % de l'emploi salarié privé, 31 000 emplois indirects, 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 44 millions d'euros de taxe professionnelle.

Ce port polyvalent, unique en Méditerranée, concentre toutes les formes d'activités. Doté d'un outillage de grande qualité, d'une excellente réputation dans le domaine de la réparation navale, d'un remarquable niveau de services et de qualifications, qui sont autant d'atouts, il bénéficie en outre d'une position géographique exceptionnelle, au cœur des échanges avec l'Afrique du Nord, la Méditerranée orientale et l'Asie, via le canal de Suez.

Dans ces conditions, feindre d'ignorer les atouts et ne retenir que les faiblesses serait, à l'heure de la réforme, l'assurance d'aller à l'échec, monsieur le secrétaire d'État.

On pointe régulièrement l'absence d'unité de commandement sur les terminaux, la faible productivité et le manque de fiabilité, imputés aux seuls salariés et à leurs organisations syndicales.

Mais pourquoi ce besoin d'unité de commandement, que nous ne contestons d'ailleurs pas, serait-il contradictoire avec la maîtrise publique ? Il est tout à fait possible de réorganiser le travail autour de coopérations transversales et de conventions rigoureuses, avec un établissement portuaire commandeur de ces différentes activités, comme l'atteste, au Havre, l'expérience Port 2000, où le bilan de 2007 fait une augmentation de 26 % du trafic conteneurs.

À mon sens, seule une maîtrise publique peut permettre le renforcement des liens des ports avec leurs territoires, c'est-à-dire leur hinterland, en organisant une complémentarité intelligente, dans une politique cohérente, entre les ports décentralisés autour des grands ports autonomes. Qui d'autre que l'État peut mettre en place une telle politique, assumer en toute sécurité la synergie de l'activité portuaire sur tout le littoral français ?

En outre, la maîtrise publique n'empêche nullement la présence de l'investissement privé, comme en témoigne, à Marseille, la stratégie volontariste, engagée depuis 2000, d'extension des capacités de traitement des conteneurs, stratégie qui s'appuie sur la concession des terminaux à des opérateurs privés internationaux tels que CMA-CGM ou MSC, avec des investissements privés compris, selon les estimations, entre 200 millions et 250 millions d'euros.

De la même manière, comment considérer que seuls les salariés des ports, en l'occurrence les grutiers et les portiqueurs, et leurs organisations syndicales sont responsables du problème de productivité et de rentabilité tandis qu'aucune prospective commerciale, aucune orientation stratégique, aucune programmation financière

n'a été engagée ces trente dernières années pour les ports autonomes ? Ces options sont d'ailleurs également absentes du projet de loi.

C'est faire preuve de mauvaise foi que d'expliquer que ces retards accumulés sont imputables aux personnels et à leurs syndicats. Prenez garde aux lieux communs ! Les syndicats montrent leur désaccord non par plaisir, mais par souci de sauvegarde et de développement de l'emploi, de défense du statut du salarié.

Qui peut croire que les dix-huit jours de grève qui ont eu lieu à Marseille, en mars 2007, aussi fort qu'ait été le mouvement, puissent réduire à néant une politique portuaire nationale ? Le fait est que cette politique est totalement inexistante.

Des investissements de haut niveau devraient être programmés, des politiques portuaires pérennes conduites. Lorsque l'on fait appel aux travailleurs et aux salariés, ils savent démontrer leur professionnalisme, leur volonté de participer au développement des ports. Ce sont surtout les investissements qui font défaut !

Ainsi, lorsqu'on est capable d'associer investissements, volonté des salariés et qualification professionnelle, comme c'est le cas avec Port 2000, avec le projet 2 XL, bientôt 3 XL, à Fos, avec le terminal de l'anse Saint-Marc, à La Rochelle, avec la CMA-CGM, qui vient de remporter l'appel d'offres de la forme 10, à Marseille, la plus grande forme de radoub d'Europe, capable de recevoir des bateaux de plus de 400 mètres en réparation navale, on s'en rend bien compte, les résultats suivent !

Pour qui veut bien écouter autre chose que l'antienne mettant systématiquement en cause les salariés et leurs syndicats, la raison du manque de productivité est évidemment ailleurs.

Mes chers collègues, dans les ports du nord aussi, il y a des mouvements d'humeur, de contestation. Mais les gouvernements concernés, hollandais, belge ou allemand, s'efforcent, en pareille situation, de remonter à la source du conflit pour y remédier plutôt que de le monter en épingle en cherchant à ameuter l'opinion.

Cela n'a rien à voir avec la politique d'un État qui se met systématiquement en recul, voire se désolidarise des ports, alors qu'il en est l'actionnaire principal, un État qui, durant toutes ces dernières années, à chaque conflit impliquant des agents portuaires et des dockers, a stigmatisé les grévistes et leurs organisations syndicales, tout en répétant inlassablement que la solution résidait dans la libéralisation portuaire pour mieux se défaire de ses propres responsabilités.

Nous sommes tous d'accord pour reconnaître qu'une réforme est nécessaire, et même qu'elle serait salvatrice. Il nous faut néanmoins, pour la mener à bien, identifier les causes réelles de notre retard, puis les traiter politiquement et financièrement.

Les sept grands ports français – Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux et La Rochelle – connaissent tous, dans le contexte d'une économie mondialisée – 80 % des échanges se font par la voie maritime – une dégradation globale, due à une insuffisance de compétitivité. C'est particulièrement vrai pour le secteur des conteneurs, où notre part est passée de 11,7 % à 6,2 %, alors que ce marché connaît une croissance de 5 % par an.

Cependant, les autres ports européens, dont la productivité était meilleure ces dernières années, connaissent également des difficultés, liées notamment à des phénomènes de saturation.

Si Marseille-Fos, le premier port français, est quatre fois plus petit que le premier port européen, Rotterdam, à qui la faute ?

Cet état de fait résulte, pour l'essentiel, du désengagement financier et stratégique de l'État, principal actionnaire, qui au fil des années n'a plus assumé sa part des investissements, conduisant ainsi les ports autonomes à s'autofinancer, en fait à s'endetter, et à recourir à l'apport du privé.

S'il est de bon ton de comparer la productivité des ports français à celle de nos amis européens, comparons également les financements publics. La contribution nette de l'État, sur la période 2000 à 2006, pour les sept ports français, aura été de 140 millions d'euros, soit l'équivalent de 13 % de l'effort d'investissement – à défaut des 60 % prévus –, alors qu'il est de 42 % à Anvers.

Afin de rendre plus rapide la rotation en chargement et en déchargement des conteneurs, les grands ports européens se sont lancés dans des opérations d'investissements en infrastructures d'une ampleur et d'un coût sans commune mesure avec celles qui ont été réalisées en France au cours de la période récente.

À l'évidence, il y a une relation de cause à effet entre ces investissements et la productivité du port qui en bénéficie. En 2007, Anvers a traité 181,5 millions de tonnes, soit autant que Le Havre et Marseille. Or, sur la période 1997-2005, les crédits d'intervention directe et de concours financier aux ports belges ont été trois fois supérieurs à ceux des ports français.

Faiblesse des investissements financiers, disais-je, mais aussi absence, ces trente dernières années, d'une véritable politique maritime portuaire. Qu'ont fait l'État et le patronat pour rendre nos ports compétitifs ? Comment a été anticipée la grande « révolution » des conteneurs ?

À Marseille, pendant longtemps, le patronat s'est contenté de la rente coloniale et de celle des produits pétroliers, sans réaliser les investissements qui auraient pourtant été nécessaires à l'essor de l'activité portuaire. La fragilité de nos deux bassins résulte de la faiblesse de l'hinterland, qui ne permet pas un remplissage à 100 % des bateaux.

J'ajoute que, contrairement à une idée répandue, par rapport à nos concurrents européens, les coûts portuaires sont moindres en France. Hélas, avec moins de moyens matériels et de logistique, la qualité de l'offre est forcément plus faible.

Si l'on assiste à une baisse des parts de marché tandis que le trafic des conteneurs n'a jamais été aussi important, ce n'est pas parce que les hommes, qui travaillent avec les moyens qu'on leur fournit, ne sont pas compétents. La productivité et la fiabilité d'un terminal ne dépendent pas seulement de facteurs sociaux et humains, comme voudrait nous le faire accroire le Gouvernement. Non ! C'est parce que les infrastructures de nos ports et les dessertes françaises ne sont pas à la hauteur des enjeux internationaux !

En France, les décideurs ont montré leurs limites pour défendre et développer nos ports. L'absence d'anticipation et de politique visionnaire n'a pas permis à nos ports de se placer à la hauteur des enjeux. Alors que le développement de la fonction logistique est devenu le pendant de la mondialisation de l'économie et des délocalisations des

entreprises de l'Europe vers le Sud-est asiatique, la France accueille aujourd'hui seulement 5 % du total des entrepôts de distribution de produits asiatiques en Europe, contre 56 % aux Pays-Bas, 22 % en Allemagne et 12 % en Belgique. L'argument de la fiabilité sociale ne saurait donc expliquer la baisse de la productivité des ports autonomes.

Quant à la future fiabilité de nos ports, que sera-t-elle demain, lorsque les outillages auront été cédés au secteur privé et que seule prévaudra la concurrence entre opérateurs privés ?

**M. Jean-Claude Gaudin.** Elle sera meilleure !

**M. Robert Bret.** Aujourd'hui la maîtrise publique permet un équilibre global entre les recettes et les dépenses des ports autonomes, entre les différentes activités et les différentes professions au sein du domaine portuaire. Mais, demain, qu'en sera-t-il ? La volonté de spécialiser certains ports aux dépens des autres est très risquée pour le maintien de certaines activités.

Aujourd'hui, cette mise en cohérence relève de la responsabilité des services publics, donc des ports autonomes. Demain, qui assumera ce rôle ? La gouvernance des ports doit donc intégrer des critères de responsabilité sociale et territoriale.

Avec ce projet de loi, il est également question du transfert de la pleine et entière responsabilité des activités ferroviaires et de l'organisation des dessertes sur le domaine maritime à l'autorité portuaire. Nous y reviendrons au cours du débat.

Monsieur le secrétaire d'État, une chose est de réformer, une autre est de financer une réforme visant à développer les activités et l'emploi.

À Marseille, on évoque le transfert au privé de 230 à 270 des 1 489 agents, du transfert aux filiales de 400 à 440 personnes, quelque 830 salariés restant affiliés à l'établissement portuaire. Puisque tout semble décidé à l'avance, à quoi bon préciser dans le projet de loi que les négociations se poursuivront jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2008 ?

Non, le but de la réforme est tout autre. Il s'agit de transférer les opérations commerciales au secteur privé, donc de retirer aux établissements les recettes produites par les redevances d'outillage, et de tout reporter sur les droits de port et sur les redevances domaniales. « Au public les déficits et au privé les bénéfices ». Quelle belle affaire !

Par ailleurs, si les ports autonomes sont exonérés de la taxe professionnelle, ce n'est pas le cas des entreprises privées. De fait, la privatisation des outillages entraînera leur assujettissement à la taxe professionnelle, ce qui, par répercussion, provoquera une augmentation du coût de passage : il faudra bien 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.

Autant dire que, contrairement à ce que l'on veut nous faire croire, le transfert de l'outillage n'est en aucun cas une mesure d'amélioration de notre compétitivité. D'autant qu'un aménagement fiscal ne saurait être admis eu égard au principe d'égalité devant l'impôt, principe constitutionnel qui implique que soit tout le monde le paie, soit personne ne le paie. Dans cette dernière hypothèse, qui compensera demain le manque à gagner des collectivités territoriales ? Alors qu'elles ont soutenu les établissements portuaires, financé et réalisé certains investissements en matière d'équipement et d'outillage des ports, on envisage, sans solliciter leur avis, de céder ces installations au secteur privé.

Ainsi, il est demandé aujourd'hui aux parlementaires de valider le principe de la cession au secteur privé, au profit des actionnaires, de ce qui a été financé par l'argent des contribuables.

**M. Jean-Claude Gaudin.** Vous exagérez !

**M. Robert Bret.** La modernité, l'audace de la réforme résiderait dans la nouvelle gouvernance de nos grands ports maritimes, constituée d'un directoire qui concentrerait l'essentiel des pouvoirs et d'un conseil de surveillance où siègeraient les représentants des collectivités territoriales et des syndicats, sans réels moyens de contrôle ni d'action.

En outre, le projet de loi précise que seuls les personnels de l'établissement public seront représentés : *quid* des salariés des entreprises privées et des filiales ? Le projet de loi renvoie à des décrets...

Par ailleurs, monsieur le ministre, pourquoi exclure les chambres de commerce et d'industrie de cette réforme ?

Autant nous sommes favorables, comme les personnels portuaires, à une réforme intelligente et intelligible, autant nous ne saurions valider un texte d'où sont absents tous les fondamentaux.

J'insisterai, avant de conclure, sur le fait qu'il n'y a pas d'accord cadre garantissant les droits des salariés et leur devenir. Soit le transfert des salariés est acté, et le délai de négociation est alors arbitraire et ne sert qu'à éviter un conflit, soit les négociations sont réelles, et il convient alors de reporter la discussion de ce projet de loi.

Il n'y a pas davantage de budgétisation des transferts : il est impensable de faire cadeau aux opérateurs privés des installations portuaires existantes !

Bien évidemment, une programmation des investissements de l'État est à nos yeux indispensable puisque celui-ci s'engage à investir dans les ports 174 millions d'euros supplémentaires pour la période 2009-2013 et, ainsi, à porter le total à 367 millions d'euros. Vu que, pendant trente ans, alors qu'il en était l'actionnaire principal, l'État a sous-investi dans ses ports autonomes, permettez-nous d'éprouver aujourd'hui l'impérieux besoin de disposer de fortes garanties pour l'avenir !

*A fortiori*, la définition des missions économiques, sociales et environnementales de chacun des partenaires nous semble utile et nécessaire, car une véritable réforme impliquerait de développer les autoroutes des mers, le cabotage maritime, ainsi que le ferroviaire, comme cela a déjà été évoqué, de façon à élargir les hinterlands et à permettre l'utilisation du mode le mieux adapté dans la chaîne de transport entre origine et destination.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Robert Bret.** Oui, monsieur le président.

Je citerai un exemple concernant le ferroviaire, car cet aspect est important.

Pour faire de Marseille-Fos le port du Grand Sud et de l'arc méditerranéen, il conviendrait, comme le proposent le conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région du Piémont, de mener à bien le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre vers Milan et Turin, puisque plusieurs tunnels relieront l'Italie aux ports du nord, via la Suisse. Cessons de programmer les dessertes dans les contrats de plan État-région, pour, systématiquement, les reporter finalement au contrat suivant !

Mais rien de tout cela ne figure dans ce projet de réforme induisant une prétendue « révolution portuaire ».

En conclusion, monsieur le président, je soulignerai qu'il ne s'agit pas de relance : avec cette réforme, le Gouvernement vend, ou plus exactement brade son domaine public maritime. Il baisse les bras, ce que nous refusons, surtout à l'heure où tout devient possible : en effet, le retard pris dans l'aménagement de nos ports peut tourner aujourd'hui à leur avantage. Tout est possible, il suffit de le vouloir.

**M. le président.** Il faut vraiment conclure, monsieur Bret !

**M. Robert Bret.** Alors que les ports d'Europe du Nord sont arrivés à saturation, nos ports disposent de la superficie nécessaire, d'un potentiel évident, d'un positionnement géographique avantageux, qui plus est en eau profonde et sans marée pour Marseille-Fos : bref, il n'y a plus qu'à activer les leviers nécessaires.

Nous avons cette volonté politique. Est-elle partagée, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues de la majorité parlementaire ? Non, hélas non !

Toutes ces raisons nous conduisent à vous proposer, mes chers collègues, de voter, par scrutin public, cette motion tendant à opposer la question préalable et de surseoir ainsi à l'examen de ce projet de loi en séance publique. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

**M. Jean-Claude Gaudin.** Voilà le record d'Hélène Luc battu ! (*Sourires.*)

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Même si notre collègue Robert Bret nous a donné énormément d'explications pour justifier sa motion, j'y suis défavorable.

Nos collègues expliquent que le projet de loi obéit à des motifs idéologiques, que la protection du patrimoine de l'État n'est pas assurée, que le dialogue social a été escamoté par le Gouvernement et que les garanties quant au statut et aux conditions de travail ne sont pas apportées. Cela fait tout de même beaucoup ! Pourtant, c'est exactement le contraire qui s'est passé, et je tiens à le souligner.

**M. Robert Bret.** Comme en 1992 !

**M. Charles Revet, rapporteur.** Je ne souscris pas à cette analyse.

En premier lieu, il ne s'agit pas de poser en principe général et absolu la vente des outillages publics des ports. En effet, ce principe connaît quatre exceptions, exposées à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes. Il ne saurait donc être question d'objectif « zéro outillage public ». Au cas par cas, le projet stratégique pourra, à titre exceptionnel et après accord de l'autorité administrative compétente, permettre au port d'exercer, directement ou indirectement, l'exploitation des outillages. Je crois important de le relever, car nous rencontrerons probablement des situations où il sera nécessaire qu'il en soit ainsi.

En deuxième lieu, la protection du patrimoine de l'État est assurée par le III de l'article 7 du projet de loi. En effet, ce paragraphe dispose : « Une commission composée de personnalités indépendantes veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I et émet un avis sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État. » Il ne peut donc être question de vendre à vil prix des outillages qui ont parfois coûté à nos ports la bagatelle de plusieurs millions d'euros.

Des hauts fonctionnaires, issus probablement du Conseil d'État ou de la Cour des comptes et accompagnés d'experts spécialisés selon la nature de la machine à vendre, veilleront à ce qu'un « juste prix » soit proposé par les candidats.

En troisième lieu, le projet de loi accorde, me semble-t-il, un rôle très important à la négociation sociale. En effet, en application anticipée de l'article 9 du projet de loi, un accord-cadre fait d'ores et déjà l'objet négociation à l'échelon national afin de déterminer les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports se poursuivent avec les entreprises de manutention. À l'échelon local, conformément à l'article 8 du texte, la détermination des critères servant à établir la liste du personnel transféré, puis la mise en œuvre de cette liste se font en étroite collaboration entre le directoire et les syndicats de salariés.

En dernier lieu, le transfert des salariés du port s'accompagnera de la poursuite de l'intégralité des clauses contractuelles. En outre, il est fait une application volontaire, à l'article 11 du projet de loi, de l'article L. 2261-14 du code du travail, qui impose des négociations dans l'entreprise d'accueil pour harmoniser, d'une part, les conventions et accords dont bénéficiaient les salariés entrants et, d'autre part, les accords et conventions concernant les salariés en place. Enfin, il convient de rappeler qu'un mouvement de convergence s'opère peu à peu entre la convention collective des ports et celle des industries de la manutention.

Par conséquent, il serait très inopportun de ne pas discuter ce projet de loi, contrairement à ce qu'affirment nos collègues du groupe CRC.

Peut-être toutes ces explications, monsieur Bret, vous convaincront-elles de retirer cette motion et de nous éviter ainsi un scrutin ! (*Sourires.*)

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Après la démonstration imparable du rapporteur, je me contenterai de formuler deux remarques.

Monsieur Bret, pour être tout à fait honnête intellectuellement, je dois reconnaître que vous avez raison de souligner que, quels que soient les gouvernements, on n'a pas été assez investi dans nos ports ces dernières années.

**M. Charles Revet, rapporteur.** C'est vrai, et on l'a dit !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est la raison pour laquelle le Premier ministre et le Gouvernement ont tenu à faire en sorte que ce plan comporte une partie d'organisation, de gouvernance, de report modal, etc., mais également traduise une volonté très ferme d'investissement. Celui-ci doit bien sûr porter sur les sept ports : nous connaissons bien évidemment l'importance de Marseille et du Havre, mais c'est l'ensemble des ports autonomes, devenus « grands ports maritimes » si vous en décidez ainsi, qui sera concerné.

La nécessité d'investissement est donc réelle, et vaut également pour les collectivités. C'est pourquoi nous proposons que celles-ci soient associées au projet stratégique : c'est au fond ce qu'elles ont toujours fait, quelles qu'elles soient et quelles que soient, sur le terrain, leur orientation politique.

Ma seconde remarque concerne le dialogue.

Le dialogue est important, et il a lieu en ce moment. Je crois que, sur le plan législatif, il est très intéressant que soit proposé un projet de loi qui fixe les règles *a minima* et que le champ de la négociation sociale soit laissé complètement ouvert, avec une première étape à la fin du mois de juin et

une seconde à la fin du mois d'octobre. C'est assurément un progrès pour la démocratie sociale que le dialogue social puisse, dans les conditions fixées par le législateur, enrichir le travail de ce dernier. D'ailleurs, il me semble que tout le monde joue le jeu et que, malgré les mouvements sociaux et le débat, qui est normal et légitime, ce dialogue social se poursuit chaque semaine et progresse. Je suis tout à fait optimiste quant à son déroulement.

Tels sont, monsieur Bret, les deux points, parmi les questions que vous avez soulevées, sur lesquels je tenais à apporter une réponse.

Naturellement, le Gouvernement se range à l'avis du rapporteur sur la nécessité de poursuivre ce débat, dont on voit bien qu'il intéresse au plus haut point la Haute Assemblée.

**M. Jean-Claude Gaudin.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 18 rectifié, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 92 :

Nombre de votants.....	327
Nombre de suffrages exprimés.....	225
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	113
Pour l'adoption .....	23
Contre .....	202

Le Sénat n'a pas adopté.

#### **Demande de renvoi à la commission**

**M. le président.** Je suis saisi, par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, d'une motion n° 28 rectifié, tendant au renvoi à la commission.

Cette motion est ainsi rédigée :

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 (n° 300, 2007-2008).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour quinze minutes, un orateur d'opinion contraire, pour quinze minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. Thierry Foucaud, auteur de la motion.

**M. Thierry Foucaud.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le Gouvernement a une nouvelle fois déclaré l'urgence sur un projet de loi qui engage une réforme d'ampleur dans un secteur clef pour l'économie et l'emploi nationaux.

Or cette réforme visant à transformer les sept ports autonomes en grands ports maritimes, menée sans concertation effective avec les représentants des personnels, aura des conséquences économiques et sociales désastreuses pour le secteur, mais également pour les activités économiques et les emplois externes qui en dépendent.

En réalité, le Gouvernement entend une nouvelle fois réduire un peu plus les missions de service public de l'État et de ses établissements publics sans laisser au Parlement et à ses commissions permanentes le temps nécessaire pour recevoir une information exhaustive et éclairée, en particulier sur les conséquences de cette nouvelle privatisation.

De plus, monsieur le secrétaire d'État, la motivation de l'urgence que vous avez invoquée le 7 mai 2008, lors de votre audition par la commission des affaires économiques, ne nous semble pas de nature à justifier la mise en œuvre d'une procédure qui restreint les droits du Parlement.

En effet – je cite le *Bulletin des commissions* –, « s'agissant de la procédure d'urgence, le ministre a estimé qu'il convenait que cette réforme soit adoptée rapidement compte tenu du climat social qui l'entourait ».

En d'autres termes, le Gouvernement souhaite qu'on légifère à bref délai non pas pour que soit rapidement mise en œuvre une réforme jugée utile pour nos ports, mais pour faire passer en force une réforme pensée en dépit du bon sens et étouffer les justes revendications des personnels inquiets : cette précipitation sert les intérêts privés, au détriment de l'intérêt général. Oui, monsieur le secrétaire d'État, nous savons bien de quoi il retourne !

Cela en dit long sur la conception du Gouvernement quant aux rôles respectifs du débat parlementaire et de la concertation avec les partenaires sociaux !

En ce qui concerne la consultation des partenaires sociaux, je réitère ici l'opposition des sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen à préjuger un dispositif qui serait négocié avec eux après l'adoption du texte par le Parlement, comme vous venez de l'indiquer, monsieur le secrétaire d'État, en réponse à M. Bret voilà quelques instants. Cette démarche les mettrait de fait dans un rapport de force moins favorable, ce qui est déjà en soi inacceptable.

En raison de l'absence de justification valable de l'urgence, nous considérons qu'il convient de procéder à un travail plus approfondi au sein du Sénat sur le texte qui nous est proposé afin, notamment, d'alerter l'ensemble des sénateurs sur les dangers qu'il présente, et ce pour plusieurs raisons.

Premièrement, de trop nombreuses dispositions renvoient de façon floue à des décrets d'application. Il est très louable de votre part de vous être engagé en commission à nous faire parvenir les projets de décret lors du débat en séance publique.

Cependant, même si nous cautionnions ce recours de plus en plus large aux textes réglementaires, nous ferions au moins remarquer que ces décrets, qui ne sont encore que des projets, peuvent changer et que l'information à leur sujet arrive un peu tard.

En tout état de cause, comme nous sommes farouchement opposés, au nom du respect des prérogatives du Parlement et de l'article 34 de la Constitution, à ces renvois de plus en

plus fréquents au pouvoir réglementaire, nous nous contenterons de faire observer que, sur un certain nombre d'articles, en l'état actuel du texte, il est impossible de dire que le Parlement sait précisément ce qu'il vote ; j'y reviendrai.

Deuxièmement, le Président de la République a prétendu faire de l'évaluation des politiques publiques l'une de ses priorités. Il a même nommé un secrétaire d'État supplémentaire pour s'en charger, allant d'ailleurs ainsi à l'encontre de sa volonté de limiter le nombre des ministres.

Aujourd'hui, pourtant, il n'existe aucune évaluation réelle des réformes passées, notamment celle de 1992.

Vous comprendrez, monsieur le rapporteur, qu'il reste encore beaucoup de travail à faire en commission.

**M. Charles Revet, rapporteur.** C'est la raison pour laquelle il faut aller vite !

**M. Jean-Claude Gaudin.** On demandera l'avis de M. Le Drian !

**M. Thierry Foucaud.** Si la commission des affaires économiques se contente, dans son rapport, 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 au moins un renvoi devant la commission des affaires économiques.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Pourtant, elle a beaucoup travaillé !

**M. Thierry Foucaud.** Rappelons que le Gouvernement aurait dû, en vertu de ses obligations légales et plus précisément de l'article L. 531-2 du code des ports maritimes, présenter un rapport sur l'application du livre V de ce même code, sur la répercussion sur l'ensemble des acteurs de la filière portuaire et maritime des gains de productivité tarifaires des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français.

De plus, le projet de loi que vous proposez ne prévoit ni étude d'impact des dispositions sur l'emploi et sur les ressources des grands ports maritimes ni la moindre évaluation des outillages qu'il est prévu de céder.

Il serait, vous en conviendrez, inadmissible que les biens appartenant au domaine public portuaire et devant être cédés au secteur privé le fussent à un prix inférieur à leur valeur réelle. Je prendrai deux exemples : à Bordeaux, une grue a été achetée récemment pour 3,5 millions d'euros et, à Rouen, un portique, pour 8,6 millions d'euros. Or il est proposé que les ventes d'engins soient réalisées avec un retour pour l'État de 50 %, étant entendu que ces biens seront vendus à très bas prix.

La cession à un tel niveau méconnaîtrait fondamentalement le principe d'égalité en procurant 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, en 1986, a considéré « 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 peut-être intéressant que la commission des lois soit saisie pour avis !

Ces évaluations des biens concernés seraient utiles 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 pourra 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 missions de service public est nécessaire pour s'assurer que les ports auront encore les moyens de remplir leur fonction.

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 y est prévu.

Il est totalement aberrant, au regard du contenu du projet de loi, qu'aucune des autres commissions permanentes du Sénat n'ait été saisie pour avis.

La commission des lois devrait être saisie pour avis 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, mais également sur celle de domaine public maritime ou fluvial naturel et sur les conséquences juridiques attachées à ces qualifications, notamment en matière d'exercice des compétences de police administrative.

Rappelons que le projet de loi prévoit la possibilité – 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 sont, bien sûr, complexes et nécessitent un avis éclairé compte tenu de leur importance.

Il est également nécessaire de recueillir l'avis de la commission des finances sur les conséquences de la réforme sur les ressources des ports, par exemple, mais aussi sur l'article 3.

Les ports autonomes sont exonérés de la taxe professionnelle. Les entreprises privées y sont soumises. Cette taxe, qui s'assoit notamment sur la valeur des matériels figurant dans les actifs, est perçue par les collectivités locales, qui en fixent le montant.

Or, en cas d'exonération même temporaire, comme cela est prévu, on risque d'entraîner des demandes d'exonérations de la part d'autres entreprises, de la chaîne logistique, d'entreprises voisines, telles celles de la maintenance, ou à l'autre bout de la chaîne. Ces demandes pourraient être légitimes en vertu du principe constitutionnel d'égalité devant l'impôt.

De plus, quelles répercussions risque-t-on de constater 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 dans d'autres ports européens – en Belgique, en Espagne, aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni... – risque d'aboutir à une répercussion de cette taxe par les opérateurs et donc à une augmentation des coûts de passage.

Les modifications fiscales proposées vont donc créer de graves distorsions entre les établissements portuaires, mais également entre les entreprises de manutention ou les opérateurs, selon qu'ils sont dans un port autonome ou un port décentralisé.

Une analyse de la commission de finances sur les solutions fiscales proposées au regard du code général des impôts et des règles de concurrence serait, nous semble-t-il, fort utile aux parlementaires.

Enfin, le projet de loi aura de graves conséquences sur l'emploi direct ou induit, sur le statut des personnels restant dans l'établissement public, celui de ses filiales et celui des personnels transférés.

Nous avons déjà déploré l'absence d'étude d'impact et de bilan en la matière. Cette question n'est pas anodine, car la cession d'un bien relevant du domaine public ne doit pas se faire en dessous de la valeur réelle du bien.

Cependant, il est admis que les contreparties de la cession ne soient pas uniquement financières.

La jurisprudence a admis la cession d'un terrain public à une entreprise privée pour une somme modique, mais 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 risque au contraire d'aboutir à la suppression d'emplois.

Les articles 8, 9, 10 et 11 du projet de loi traitent exclusivement du droit du travail. Sur le dispositif prévu notamment à l'article 10, il ne serait pas inutile de recueillir l'avis de la commission des affaires sociales. Cet article prévoit 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 peut se poursuivre avec le grand port maritime. Dans ce cas, l'employeur lui verse l'équivalent de ce qu'il aurait versé pour un licenciement économique.

Cet article pose de sérieuses questions du point de vue de son articulation avec le droit du travail. Tout se passe comme si les indemnités pour licenciement économique constituaient les seules obligations légales de l'employeur. *Quid* des obligations de reclassement ?

Cette solution n'est pas satisfaisante pour le salarié : la limite à cinq ans tend à réduire là encore sa protection.

De plus, il nous semble inadmissible que cette disposition exonère l'employeur de son obligation de reclassement individuelle et, le cas échéant, des obligations relatives à l'élaboration du plan de sauvegarde de l'emploi.

Une fois de plus, on va dans le sens d'une individualisation des droits des salariés, démarche qui les place dans un rapport de force déséquilibré et défavorable.

Enfin, on se demande dans quelle mesure le port pourra proposer un travail à ces professionnels de la manutention alors qu'il n'aura en charge que des activités résiduelles de manutention.

Sous couvert de relance de l'activité économique des ports, ce texte constitue donc une nouvelle atteinte au service public et à la défense de l'intérêt général, en mettant en œuvre des solutions qui ont montré leurs limites et leurs effets néfastes, et confirme le désengagement de l'État.

Tous les orateurs, ou presque, qui se sont exprimés au cours de la discussion générale ont souligné l'importance qu'il y avait à engager des moyens pour moderniser et ainsi développer les ports. D'aucuns ont même indiqué que les moyens étaient insuffisants et mal utilisés.

On l'a vu pour les dockers : avec 4 000 dockers en moins, on fait peser le manque d'investissement sur les salariés, en tout cas sur ceux qui restent, en créant un gain sur les salaires tout en demandant une productivité accrue.

Par ailleurs, presque tous ont posé des questions au Gouvernement, y compris vous, monsieur le rapporteur.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue !

**M. Thierry Foucaud.** Je termine, monsieur le président !

Vous avez même indiqué à un moment donné que le laps de temps dont vous aviez disposé pour réaliser les auditions était trop court,...

**M. Charles Revet, rapporteur.** Je n'ai pas dit qu'il était trop court, j'ai dit qu'il était court !

**M. Thierry Foucaud.** ... ajoutant qu'il fallait travailler en amont et en aval.

Au demeurant, je m'associe à ma collègue Catherine Morin-Desailly, qui a posé une question sur le contournement de Rouen. Les sénateurs de l'UMP, du groupe socialiste et du groupe CRC vous ont interrogé sur cette question, monsieur le secrétaire d'État, et vous ne leur avez pas répondu !

Dès lors, au nom de la défense des droits du Parlement, qui sont, à notre avis, trop souvent négligés, voire méconnus par le Gouvernement, le groupe communiste républicain et citoyen demande le renvoi de ce projet de loi à la commission des affaires économiques. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Je suis au regret de décevoir une nouvelle fois nos collègues du groupe CRC et, particulier, mon collègue de Seine-Maritime Thierry Foucaud.

**M. Guy Fischer.** Eh oui, une fois de plus !

**M. Charles Revet, rapporteur.** Un travail important a été réalisé sur ce texte.

En effet, depuis ma nomination en tant que rapporteur de la commission des affaires économiques du Sénat sur le projet de loi portant réforme portuaire, la commission a auditionné une trentaine de personnes. J'ai réalisé un travail qui peut, me semble-t-il, être raisonnablement qualifié d'« approfondi ». En outre, tout au long de cette période, j'ai effectué des déplacements dans les ports du Havre, d'Anvers et de Hambourg. Bref, j'ai joué mon rôle de rapporteur, et nous avons largement pu débattre de ce texte essentiel.

J'ai exprimé tout à l'heure l'urgence qu'il y a à redresser et à relancer nos ports, et je ne changerai pas d'avis, car nous n'avons que trop tardé.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable sur cette demande de renvoi à la commission.

**M. Guy Fischer.** C'est regrettable !

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je n'ai rien à ajouter aux propos de M. le rapporteur. Il n'est pas nécessaire de retarder le débat, car le travail de la commission des affaires économiques a été de grande qualité.

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 28 rectifié, tendant au renvoi à la commission.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures, est reprise à vingt et une heures trente.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi portant réforme portuaire.

Nous en sommes parvenus à la discussion des articles.

#### TITRE I<sup>ER</sup>

#### ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

**M. le président.** L'amendement n° 1, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Le choix de l'expression « grand port maritime » ne suscite pas l'adhésion des personnes que j'ai pu auditionner ces dernières semaines pour deux raisons.

D'une part, certains ports non autonomes, comme Calais, sont d'ores et déjà, aux yeux des professionnels, de grands ports maritimes. De plus, selon nous, l'expression « port autonome », outre une certaine antériorité, traduit la volonté sous-jacente dans le projet de loi d'une certaine autonomie de décision au niveau des conseils de surveillance.

D'autre part, dans les relations commerciales internationales, cette expression risque d'être peu intelligible, alors que l'abréviation « PA » peut aussi bien désigner « Port Authority », comme *Shanghai Port Authority*, *Hamburg Port Authority*, etc., que « port autonome ».

C'est pourquoi, dans cet esprit, je vous propose un amendement tendant à remplacer l'expression « grand port maritime » par l'expression « grand port autonome » dans l'intitulé du titre I<sup>er</sup> et, par conséquent, dans l'ensemble du projet de loi.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement n'est pas favorable, je le regrette, à cet amendement, et cela pour une raison très simple. L'appellation « port autonome » ne veut plus strictement rien dire aujourd'hui.

Autonome vis-à-vis de qui ? Certainement trop autonome vis-à-vis des collectivités, qui ne sont pas appelées à donner leur avis, mais pas assez autonome vis-à-vis de l'État.

Par conséquent, si nous voulons vraiment changer de catégorie et procéder à une modification, ces termes de « port autonome » ne me semblent pas judicieux, car ils ne sont pas compris par nos compatriotes. Il s'agit en effet d'une appellation des temps anciens en quelque sorte, quasi administrative, quasi technocratique même.

Nous pensons plutôt, tout comme il existe des ports fluviaux – Paris, Strasbourg, etc. – à l'appellation de « grands ports maritimes ».

Aussi, monsieur le rapporteur, je souhaite que vous nous fassiez l'amitié, si vous en êtes d'accord, d'accepter de retirer cet amendement. On verra si l'on peut conserver cette appellation quelque part dans les textes, mais les termes de « port maritime » nous paraissent davantage correspondre à la réalité.

Par conséquent, permettez-moi, paraphrasant une citation du général de Gaulle : « je salue Fécamp, port de mer et qui entend le rester », de parler des grands ports maritimes et qui entendent le rester !

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 1 est-il maintenu ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'État, si vous me prenez par les sentiments en évoquant le grand port de Fécamp... (*Sourires.*) Vous auriez presque pu parler aussi du port de Newhaven et utiliser l'expression anglaise !

Je comprends bien votre argumentation. Cependant, si, dans vos réflexions, un terme vous apparaît meilleur et mieux adapté, peut-être reviendrons-nous sur ce point en commission mixte paritaire ?

En attendant, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je vous remercie.

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

#### Article additionnel avant l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** L'amendement n° 40 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Voilà presque seize ans jour pour jour, le 24 mai 1992, nous votions contre le projet de loi relatif au régime du travail dans les ports maritimes. L'urgence avait été également déclarée sur un texte qui était présenté comme nécessaire au développement économique des ports.

Les difficultés rencontrées par la filière maritime et portuaire étaient dues, selon vous, au statut des dockers, entrave à la santé économique des ports et au carcan administratif et réglementaire, entrave à la volonté du monde patronal français.

Aujourd'hui, il est effarant de constater que les mêmes arguments sont repris pour justifier le transfert des personnels et des outillages de manutention.

En revanche, la réduction de la flotte française de commerce et de pêche, le manque d'investissement dans les infrastructures de dessertes terrestres et fluviales de nos ports, notamment en vue de l'expansion du trafic de conteneurs, toutes ces faiblesses que nous pointions à cette époque, vous avez décidé de les ignorer.

Le fait que le gouvernement actuel fasse aujourd'hui le même constat qu'il y a seize ans sur la situation économique des ports devrait suffire à montrer l'inefficacité des réformes engagées à cette époque pour relancer l'activité économique portuaire.

En effet, le bilan de la réforme de 1992 est socialement catastrophique, économiquement coûteux, et il montre que cette réforme n'a eu aucun effet sur la relance de l'activité espérée.

Alors que le Gouvernement annonçait la création de 50 000 emplois, l'effectif des dockers a été divisé par deux ; depuis 1993, l'emploi des établissements portuaires connaît un solde négatif : au moins 5 000 emplois en moins, tous personnels confondus.

Le coût des plans sociaux que vous pointez aujourd'hui avec un certain culot est directement imputable aux politiques que vous avez menées.

Le Gouvernement annonçait la récupération de millions de tonnes de marchandises. En 1991, de source syndicale, 297 millions de tonnes de marchandises transitaient par les ports maritimes français. En 2006, on est passé à 303 millions seulement !

Alors que la loi prévoit un rapport pour évaluer les effets de la réforme, ce document n'a jamais été remis au Parlement.

Les programmes d'investissement des ports autonomes ont été freinés pendant de trop nombreuses années, la politique portuaire souffre d'un manque de vision globale de développement des ports et de leurs dessertes. L'État est pleinement responsable des difficultés économiques que rencontre le secteur.

Si les personnels concernés aujourd'hui ne sont plus les dockers, la philosophie ultralibérale qui guide le transfert des personnels de manutention est toujours la même. Or ce serait une erreur de faire de ces personnels la variable d'ajustement des profits de patrons, comme ce serait une erreur d'opposer gain de productivité et maintien des personnels dans l'établissement public.

Pour toutes ces raisons, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen demandent la présentation par le Gouvernement d'un bilan économique, financier et social de la réforme de 1992.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** J'ai moi-même constaté dans mon rapport que le Gouvernement n'a pas déposé depuis 2001 devant le Parlement le rapport annuel relatif aux activités de manutention portuaire.

En vertu de l'article L. 531-2 du code des ports maritimes, ce rapport doit porter « sur l'application du livre V du présent code, sur la répercussion sur l'ensemble des acteurs de la filière portuaire et maritime des gains de productivités tarifaires des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français ».

Or le Gouvernement s'est contenté de répondre au questionnaire budgétaire envoyé par le Parlement chaque fin d'année.

J'estime qu'il est indispensable que le Gouvernement respecte les dispositions législatives en vigueur relatives à ce rapport. La représentation nationale a en effet besoin d'informations complètes et précises sur l'évolution des ports français. Ce sera encore plus vrai demain avec la réforme que nous mettons en place sur votre initiative, monsieur le secrétaire d'État, et dont nous espérons bien qu'elle portera ses fruits.

Par conséquent, il est important que nous disposions d'éléments chiffrés précis, surtout dans les années à venir qui constitueront un moment charnière dans le développement des ports.

C'est pourquoi, plutôt que de créer un nouveau rapport, commençons par appliquer le droit en vigueur.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Si je souhaite que le Gouvernement dépose devant le Parlement le rapport annuel prévu, je pense que cet amendement est superflu. Il ne faut pas trop de rapports. Aussi, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je voudrais faire une observation préalable aux auteurs de l'amendement.

Sans MM. Jean-Yves Le Drian, Michel Delebarre et Charles Josselin, qui ont eu le courage de réformer le statut des dockers, nous ne serions pas là, car il n'y aurait plus aucun port autonome en France ! Les pertes de marchés ne se limiteraient pas à celles que je vous indiquais cet après-midi ; elles auraient quasiment entraîné la fermeture d'un certain nombre de nos ports !

Par conséquent, sans cette loi du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, nous ne serions pas, ce soir, en train de discuter d'une réforme des ports, car, s'agissant des ports européens, la France serait tout simplement hors-jeu. Il faut quand même le savoir et rester réaliste !

Il est vrai que l'État a eu tort de ne pas présenter tous les ans devant le Parlement un rapport. Certes, il existe d'autres façons de dresser un bilan : le rapport de la Cour des comptes, le rapport Gressier sur lequel M. le rapporteur a beaucoup travaillé et les réponses, chaque année, aux questionnaires budgétaires de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Par conséquent, il n'est pas nécessaire de présenter un bilan supplémentaire. Toutefois, comme M. le rapporteur me l'a demandé, je présenterai à la commission des affaires économiques une synthèse de l'ensemble des données que nous possédons afin que cette dernière dispose de tous les éléments nécessaires. Dès lors, cet amendement est superflu. Aussi, j'émet un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote.

**M. Charles Josselin.** Le 13 mai 1992, M. Le Cam ou plutôt ses amis d'alors votaient contre un texte que j'avais l'honneur de présenter. Malgré l'opposition du groupe communiste, ce texte a été adopté et je continue à m'en féliciter.

Paradoxalement, je vais soutenir cet amendement. En effet, s'il est temps, d'ici au 30 juin – ce dont je doute un peu –, de présenter un bilan de cette réforme, je suis prêt, si j'ose dire, à en courir le risque, car celui-ci fera apparaître, j'en suis convaincu, qu'une telle réforme était nécessaire.

On voudra bien nous rendre justice : nous avons conduit cette réforme de la manutention non par acharnement idéologique, mais bien parce que nous étions convaincus que le système d'alors figeait la situation et constituait donc un très lourd handicap pour les ports français. Et, comme cela a été rappelé à l'instant, nous ne serions peut-être pas là pour parler de l'avenir de certains ports si une telle réforme n'avait pas été conduite.

Bref, bien qu'étant totalement opposé à l'exposé des motifs de cette proposition, je voterai cet amendement, car je suis convaincu que le résultat, y compris du point de vue social, y compris du point de vue des personnels, sera différent de ce que vous en attendez et confirmera le bien-fondé de la réforme que nous avons conduite.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 40 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### Article 1<sup>er</sup>

Le titre préliminaire du livre I<sup>er</sup> 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 I<sup>er</sup> 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<sup>ER</sup>

« 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. À 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.

« À 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup>, 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.** Mes chers collègues, je vous rappelle que, pour la clarté de nos débats, la commission des affaires économiques a demandé l'examen séparé de l'amendement n° 37 rectifié tendant à supprimer l'article 1<sup>er</sup>.

L'amendement n° 37 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** L'article 1<sup>er</sup> porte création d'une nouvelle catégorie d'établissement public : les grands ports maritimes. Si cet article leur accorde des compétences résiduelles en matière de manutention, il les charge d'importantes missions, dont le contenu est parfois imprécis, ce qui conduit à se poser la question de leur financement.

En privant les ports de la quasi-totalité de l'activité de manutention, activité industrielle et commerciale 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. En fait, il poursuit la privatisation des services publics rentables, comme cela a été le cas avec les concessions d'autoroutes, au détriment de l'intérêt général.

Tout d'abord, 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 inciter les sénateurs à la plus grande prudence. De plus, certaines missions comme la valorisation ne sont pas encadrées et présentent le risque de se faire au détriment de l'activité portuaire et au profit d'autres activités – immobilières ou touristiques –, qui n'auront aucun effet bénéfique sur la relance de l'activité économique des ports et sur la sauvegarde de l'emploi dans ce secteur.

Ensuite, l'expérience du port de Dunkerque, qui a constitué le laboratoire de la réforme, montre que le Gouvernement n'apporte pas les bonnes solutions.

La mise en place à Dunkerque de nouveaux terminaux intégrant l'ensemble des activités de manutention a eu des effets très limités en termes de productivité. En 2006-2007, le port de Dunkerque n'a affiché qu'une légère progression, comparable, voire inférieure, aux autres ports français.

Pour un chiffre d'affaires de 75 millions d'euros, le résultat net du port autonome de Dunkerque est de 7 millions d'euros avec un effectif de 520 personnes. En compa-

raison, pour un chiffre d'affaires de 72,6 millions d'euros, le résultat net du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire est de 7,8 millions d'euros avec un effectif de 701 personnes. Ce ne sont donc pas les personnels qui coûtent cher !

Pour la période 1999-2006, la rentabilité économique du port autonome de Dunkerque a été proche de zéro jusqu'en 2005 et a approché 4 % en 2006, ce qui est l'un des résultats les plus faibles pour la période comparé aux autres 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 1<sup>er</sup>, qui prend acte du transfert des outillages et des personnels de manutention en interdisant au port d'exercer ces activités. Nous considérons qu'une mise à disposition des personnels et le maintien des outillages dans la propriété du port permettraient de répondre à la nécessité de commandement unique.

Enfin, l'article 1<sup>er</sup> prévoit une autre gouvernance des ports autonomes. Nous reviendrons sur ce point dans le détail lors de l'examen de nos amendements, mais d'ores et déjà nous dénonçons la remise en cause du fonctionnement démocratique des ports et la casse de la représentation des salariés.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous vous demandons d'adopter cet amendement.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi ne répond pas à des motifs idéologiques et il ne vise pas à fragiliser les personnels des ports français.

En effet, ce 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, elle comprend de nombreuses exceptions visées à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à propos de la motion tendant à opposer la question préalable.

En outre, il ne s'agit pas de fragiliser le personnel des ports, car les mesures d'accompagnement social existent d'ores et déjà dans ce texte et ont vocation à être améliorées grâce au dialogue social, sur le plan tant national que local.

Je rappelle, enfin, que la commission elle-même propose de conforter le dispositif social du texte. Par conséquent, elle a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 37 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 38 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** L'article L. 101-1, tel que proposé par le projet de loi, 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 ».

Comme nous le savons tous ici, une fois qu'une nouvelle catégorie d'établissement public a été créée par le législateur, le Gouvernement peut intervenir directement pour compléter la liste des entités entrant dans cette catégorie. Opposés à la création initiale de ces nouveaux établissements publics, vous comprendrez, mes chers collègues, que nous soyons également opposés à l'augmentation de leur nombre.

Cela étant dit, le renvoi à un décret en Conseil d'État, s'il est légal, n'en est pas moins inopportun, et ce pour deux raisons.

Le texte de loi, qui, vous en conviendrez, reste assez flou, nous invite à la plus grande prudence. Il s'agit ici de faire tomber sous le coup de la réforme, et donc de ses conséquences négatives en termes d'emploi et d'activité économique, d'autres ports. Les enjeux en cause nous incitent donc à préférer l'intervention du législateur.

De plus, l'expérience a montré que le Gouvernement, malgré l'existence de critères très précis, prend parfois de curieuses décisions. En témoigne le décret qui fait du port de La Rochelle un port autonome alors que, au regard de l'importance du trafic, cela aurait dû être le port de Calais.

Notre amendement de suppression constitue un amendement d'appel au Gouvernement afin qu'il garantisse l'intervention du législateur pour toute nouvelle institution de grands ports maritimes.

**M. le président.** L'amendement n° 2 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Compte tenu du retrait de l'amendement n° 1, j'ai rectifié cet amendement en supprimant le paragraphe II, ce qui permet de rester cohérent.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 38 rectifié ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** 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.

C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'amendement n° 38 rectifié et favorable sur l'amendement n° 2 rectifié.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote sur l'amendement n° 38 rectifié.

**M. Charles Josselin.** Le problème n'est pas tant le renvoi à un décret en Conseil d'État que l'absence de critères pour définir la notion d'« importance particulière », qui devrait d'ailleurs être appréciée par le Parlement. En effet,

tout dépend du point de vue où l'on se place. Le port de Saint-Malo a une « importance particulière » pour le pays de Saint-Malo, pour le pays de Dinan et même pour tout le nord de la Bretagne.

J'ai eu l'occasion d'évoquer lors de la discussion générale le besoin de concentration. Or on nous parle de sept ports. Est-ce à dire que le choix est déjà fait ? Auquel cas, on aurait quand même pu le soumettre au Parlement.

Je le répète, je m'interroge sur l'imprécision du critère qui détermine l'importance particulière d'un port. Si M. le secrétaire d'État pouvait nous éclairer, l'amendement trouverait ainsi sa justification.

**M. le président.** Le Gouvernement souhaite-t-il s'exprimer ?...

**M. Charles Josselin.** Pas de réponse du Gouvernement ?

**M. Robert Bret.** Le secrétaire d'État n'a rien à dire !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 3, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

À 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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement quasi rédactionnel vise à supprimer la référence à la tutelle de l'État, car cette expression est redondante. En effet, tout établissement public de l'État est, par définition, placé sous sa tutelle.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 57 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** L'article L. 101-3 décline les missions des grands ports maritimes à l'intérieur de leur circonscription. Il limite les activités industrielles et commerciales du port à leur strict minimum. Il interdit ainsi, réserve faite des exceptions prévues à l'article L. 103-2, l'exploitation des outillages pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires.

Ce « recentrage », comme vous le nommez, des missions du port sur les activités de service public en termes de police, d'aménagement, d'entretien des infrastructures ou d'investissement pose la question des moyens financiers qui resteront au port pour mener à bien lesdites missions. En effet, en le privant de la quasi-totalité des activités industrielles

et commerciales, donc des activités rentables, c'est tout l'équilibre du port qui est remis en question. On conserve les mêmes obligations, mais en privant les établissements publics de moyens !

Cela est d'autant plus inquiétant que l'État ne respecte déjà pas les règles fixées par le code des ports maritimes en la matière.

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

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

Le Gouvernement n'a pas l'ambition d'offrir aux services maritimes et aux directions départementales de l'équipement les capacités d'intervenir pour assurer les impératifs de sécurité liés à la signalisation maritime, le balisage notamment, aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses ou à la gestion des crises résultant de la pollution de l'environnement.

De plus, nous considérons que la conduite et l'entretien des portiques et des grues portuaires, l'ensemble des opérations de manutention portuaire doivent être assurés, contrairement à ce qu'il ressort de cet article, par des professions reconnues par le code des ports maritimes et les conventions collectives nationales, qui disposent de la qualification, du professionnalisme et de la formation de la sécurité indispensables.

Au lieu d'annoncer un plan d'investissement ambitieux et un plan de rattrapage financier, le Gouvernement annonce le transfert des outillages et prive les ports des activités les plus rentables. Nous nous opposons à ces mesures contre-productives. Tel est le sens de notre amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 4, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement poursuit deux grands objectifs.

Le premier objectif est de rendre les grands ports maritimes acteurs de la politique de concurrence tout en veillant au respect du développement durable.

Les ports doivent veiller au respect des règles de concurrence, comme toute autorité administrative. Le secteur de la manutention portuaire et le monde des armateurs connaissant une concentration importante, nos ports doivent éviter tout abus de position dominante, toute entente et toute concentration excessive à l'intérieur comme à l'extérieur de leur circonscription.

Il est essentiel que la concurrence soit, sinon pure et parfaite, du moins globalement respectée, car, à long terme, elle est source de richesse et de développement pour nos régions portuaires. Toute rente de situation est préjudiciable à terme à l'essor des ports.

Ainsi, une grande attention doit être portée lors de la conclusion des conventions d'exploitation de terminaux, car elles engagent le port sur vingt ans, voire vingt-cinq ans. S'il existe une situation de monopole de fait, le port doit vérifier que les tarifs pratiqués ne sont manifestement pas excessifs pour les clients captifs.

Il faudrait également que le conseil de surveillance des grands ports puisse s'exprimer sur le changement de capital d'un opérateur de manutention portuaire, car il est possible que certains groupes se retrouvent en position dominante dans un ou plusieurs ports à travers diverses prises de participation.

Quant au développement durable, dont le principe a été reconnu dans la Charte de l'environnement adossée à la Constitution en 2005, il regroupe le progrès social, économique et le respect de l'environnement.

Le second objectif de cet amendement est de permettre explicitement aux ports de détenir des participations minoritaires dans une entreprise qui a pour but la modernisation du port ou de la place portuaire.

Concrètement, cela signifie que le port, accompagné le cas échéant de collectivités territoriales, pourrait posséder une entreprise de manutention portuaire pour automatiser un quai, comme à Rotterdam ou à Hambourg – le quai Burchardkai est géré par *Hamburger Hafen und Logistik AG*, HHLA, filiale à 70 % de la ville d'Hambourg –, en cas de carence de l'offre privée classique.

Une telle entreprise privée avec des capitaux publics majoritaires pourrait d'ailleurs être créée afin de faire cesser une situation de monopole pour un trafic commercial donné.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je sais que la promotion de la concurrence est un objectif que nous partageons tous.

Cependant je suis conscient que toute politique de concurrence authentique nécessite des efforts considérables, car elle se heurte aux intérêts particuliers. Il faut cependant être convaincu que l'intérêt général est à ce prix.

J'ajoute, monsieur le secrétaire d'État, que lors des nombreuses auditions auxquelles j'ai procédé mon attention a été attirée sur certaines situations qui interpellent.

Les responsables portuaires doivent être très attentifs afin d'autoriser parfois des sociétés pouvant s'organiser elles-mêmes, à partir du moment où elles interviennent dans une situation de monopole et sont pratiquement captives, à choisir des réorientations. Il est en effet possible que des sociétés à capitaux étrangers estimant qu'elles sont dans de telles difficultés décident d'arrêter leur activité. Il faudra donner des instructions à l'ensemble des responsables portuaires pour qu'ils demeurent très attentifs.

**M. le président.** L'amendement n° 24, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** En l'occurrence, il s'agit simplement d'apporter un distinguo en matière de gestion des terrains, afin que la gestion des réserves foncières, qui relève de la responsabilité des grands ports, soit distinguée de la gestion des espaces naturels.

J'ai le sentiment que cet amendement est peut-être superfétatoire. Cependant, je souhaiterais entendre le Gouvernement avant de décider si je le retire ou non.

**M. le président.** L'amendement n° 56 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Cet amendement, qui pourrait paraître anodin, revêt à nos yeux une importance capitale.

En effet, nous souhaitons que le grand port maritime, chargé de la gestion et de la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté, remplisse cette mission en lien avec l'activité de commerce maritime et portuaire.

Je m'explique. L'expérience montre que, selon la volonté des autorités portuaires, celles-ci exercent leur mission soit afin de développer l'activité maritime et portuaire, soit en ayant des considérations uniquement financières.

En effet, nous avons pu constater l'installation dans des zones d'activités portuaires d'entreprises qui n'ont aucun lien avec l'activité du port. C'est par exemple le cas à Fos-sur-Mer, avec l'implantation, sur la zone logistique Distriport, d'activités qui n'ont rien à voir avec le port. C'est également le cas au Havre où un port de plaisance privé veut racheter un bassin appartenant au domaine maritime portuaire.

Confier la gestion et la valorisation du domaine portuaire aux autorités portuaires sans autre consigne fait donc peser le risque de ventes à la découpe, selon les conjonctures économiques plus ou moins favorables.

Dans ce cadre, nous connaissons tous dans cet hémicycle la situation préoccupante de nombreux ports qui verront à l'opportunité de combler leur déficit en cédant leur domaine.

Vous me répondez que l'État n'est pas forcément garant de la bonne utilisation du domaine public, qu'il soit portuaire ou terrestre.

En effet, la vente au privé du domaine public est devenue monnaie courante, y compris lorsque tout le monde s'accorde sur les dangers à long terme de ces cessions uniques, comme ce fut le cas pour les concessions d'autoroutes.

Par ailleurs, on constate les mêmes desseins à l'œuvre chez RFF, Réseau ferré de France, prié de vendre une partie de son domaine pour apurer la dette.

Bref, pour en revenir à la question des ports, nous considérons que cette disposition fait peser le risque d'une vente à la découpe du domaine public maritime, qui peut avoir un impact durable sur l'activité portuaire marchande.

Aussi, nous vous demandons, par cet amendement, d'inscrire dans la loi l'obligation pour les autorités portuaires qui souhaitent valoriser leur domaine de le faire dans le respect de la spécificité des activités portuaires et maritimes.

**M. le président.** L'amendement n° 58, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Chacun a compris que le débat qui s'instaure autour de ces amendements met en évidence le risque de conflit entre les préoccupations économiques et les préoccupations environnementales.

L'amendement proposé par M. le rapporteur me paraît aggraver la situation. Substituer à l'environnement le concept, ô combien vague, de développement durable me gêne !

Introduire le concept tellement précis des règles de concurrence en lieu et place de l'économie me gêne également.

Je le dis tout net : j'aurais tendance à préférer l'expression « économiques et environnementaux » plutôt que « de développement durable dans le respect des règles de concurrence », car la rédaction que vous nous proposez, monsieur le rapporteur, donne la part belle à la concurrence par rapport à un développement durable extraordinairement vague.

Cet amendement risque sinon d'aggraver les choses, en tout cas de focaliser sur un véritable problème, ce qui serait dommage.

L'amendement que je propose, quant à lui, est le reflet de la préoccupation exprimée notamment par le Conservatoire du littoral, qui craint que le renforcement des pouvoirs du port ne s'accompagne de la possibilité de disposer trop librement des espaces naturels.

Néanmoins, le fait de soustraire les espaces naturels de la vision d'ensemble que le port doit avoir pour son développement peut également être gênant.

Je suis prêt à retirer mon amendement, car excepter, j'insiste sur ce point, les espaces classés de la vision stratégique d'un port est probablement dommage, même si cela n'implique pas *de facto* qu'ils soient condamnés. J'aimerais néanmoins obtenir des assurances en ce qui concerne cette protection nécessaire, mais pas forcément sur trois générations. On peut en effet imaginer des substitutions, des changements.

Cependant, il faut que cette préoccupation soit présente et clairement affichée. Tel est le sens de cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 84, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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 ;

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Cet amendement m'amènera, lorsque je donnerai l'avis du Gouvernement sur l'ensemble de cette série d'amendements, à demander à M. le rapporteur ainsi qu'à M. Charles Josselin de retirer les amendements qu'ils ont précédemment présentés.

En effet, au travers de l'amendement n° 84, il s'agit de trouver le bon équilibre entre les missions économiques et les espaces naturels, notamment en tenant compte des demandes du Conservatoire du littoral.

Il se trouve que le Conservatoire du littoral est situé dans mon département, la Charente-Maritime. J'ai donc discuté longuement avec Emmanuel Lopez, directeur de cet organisme, qui souhaitait que le Conservatoire soit mieux associé à notre projet de loi.

Il me semble que nous avons, par cet amendement n° 84, répondu à ses préoccupations. D'une certaine manière, j'aurai l'occasion de le dire de nouveau, cela correspond au souhait de M. le rapporteur et à celui que vient d'exprimer M. Josselin.

**M. le président.** L'amendement n° 51 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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 ;

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Par cet amendement, nous souhaitons revenir sur les compétences transférées aux grands ports maritimes.

Dans l'exposé des motifs, vous justifiez un recentrage des compétences de la nouvelle autorité portuaire sur les missions d'autorité publique ainsi que sur les fonctions d'aménageur du domaine maritime, qui leur est transféré en pleine propriété.

En conséquence, leurs missions et leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres sont renforcées.

Vous pensez donc, comme cela est précisé dans l'exposé des motifs, que les ports pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement des dessertes terrestres, conformément à l'objectif fixé par le Grenelle de l'environnement d'un doublement de la part de marché du transport ferroviaire.

Nous ne remettons pas en cause vos objectifs, avec lesquels nous sommes d'accord, de développement du transport multimodal.

Cependant, nous estimons qu'il ne s'agit pas forcément d'une bonne idée que de laisser les autorités portuaires seules responsables de l'organisation des dessertes et de l'utilisation des voies ferrées portuaires.

En effet, l'intermodalité repose, selon nous, sur deux éléments essentiels : d'une part, sur un investissement massif dans les infrastructures afin de garantir leur fiabilité et leur performance ; d'autre part, sur une politique nationale cohérente, permettant une bonne interconnexion entre les différents modes de transport.

Pour ce faire, nous considérons que des coopérations sont nécessaires entre les autorités portuaires et les entreprises ferroviaires.

Aussi, nous demandons, par cet amendement, que la responsabilité de l'organisation des dessertes soit partagée entre le port maritime et les opérateurs ferroviaires, dans le cadre de conventions spécifiques.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 88, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il est assez rare que le Gouvernement sous-amende un amendement du groupe CRC. (*Sourires.*) Cela signifie que nous travaillons dans un bon état d'esprit.

On voit bien l'importance, je l'ai rappelé tout à l'heure, d'une bonne desserte ferroviaire de nos ports. Nous souhaitons, en particulier, que les opérateurs de proximité, dont j'ai confié à M. Chauvineau le soin de les mettre en place dans nos ports, nos départements, nos régions, organisent le trafic ferroviaire dans les ports pour remettre à la SNCF ou aux autres opérateurs un maximum de trains.

Néanmoins, si les ports doivent jouer un rôle important dans l'organisation des dessertes ferroviaires, ils n'en sont pas pour autant des autorités organisatrices.

C'est pourquoi nous proposons un sous-amendement qui vise à préciser les choses.

Si le groupe communiste républicain et citoyen était favorable à cette modification, nous pourrions accepter son amendement, sous réserve, bien sûr, de l'accord de M. le rapporteur.

**M. le président.** L'amendement n° 75, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Aujourd'hui 20 mai, c'est la journée européenne de la mer. Il ne s'agit pas de la seule raison qui inspire cet amendement. Pourtant, il y a une relation.

Nous proposons, par cet amendement, de compléter le I du texte proposé pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes par un alinéa qui ajoute, parmi les missions dévolues aux grands ports maritimes, 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.

En réalité, contrairement à ce qu'une lecture trop rapide pourrait laisser accroire, cet amendement vise à renforcer encore la clarté dans le partage des missions et du rôle de chacun – autorité portuaire et entreprises.

On peut d'ailleurs, à cette occasion, regretter que cette réforme n'ait pas, dès le départ, pris en compte ce concept de mission de service d'intérêt économique général, qui aurait introduit un concept de délégation de service pouvant être très utile pour le cas où certaines activités offertes ne trouveraient pas preneur dans certains ports.

Je sais bien que les filiales prévues par le projet de loi sont censées jouer ce rôle, mais il n'empêche que la précision est utile.

Il s'agit donc pour nous de faire reconnaître qu'il existe des « services portuaires de base » qui peuvent être considérés comme services d'intérêt économique général au sens européen du terme – j'y insiste – et que l'existence de ces services aurait pu justifier que la puissance publique imagine une réforme lui permettant de déléguer la gestion tout en conservant le contrôle de la mise en œuvre. Cette notion aurait pu probablement être explorée.

En commission, monsieur le rapporteur, vous avez justement rappelé que ces services portuaires faisaient déjà l'objet d'une longue énumération. Pourtant, il nous semble qu'avec la définition que nous proposons, « l'organisation des services de transport et de manutention indispensables à l'activité portuaire », nous pouvons déjà retrouver, par exemple, la question de l'organisation du service du transport ferroviaire – nous en parlerons tout à l'heure – dont la gestion incombe à la SNCF jusqu'à la fin de l'année. Que va-t-il se passer ensuite ? La question est ouverte.

Nous souhaitons, avec les services « de base » d'un grand port, évoquer, par exemple, les « motifs d'intérêt national » – il en est question dans le texte – susceptibles de conduire à la création de filiales.

Au 1° du texte proposé pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, sont évoqués des services de manutention « accessoires ». N'est-on pas là en train de tourner autour de la question du périmètre des services pouvant donner lieu à des obligations de service public ?

Notre amendement s'appuie sur une jurisprudence européenne : en ajoutant aux missions des ports détaillées dans le I du texte proposé pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes ces missions d'organisation, nous ne faisons qu'ouvrir la possibilité aux ports de procéder en régie ou par délégation de service public pour la gestion des services essentiels.

Ce service d'intérêt économique général, au sens de l'article 86 du traité de Rome, désigne les activités de services, marchands ou non, considérés comme étant d'intérêt général par les autorités publiques et soumis pour cette raison à des obligations spécifiques. Partout en Europe, la définition des contours de ces services d'intérêt économique général fait débat, peut-être plus en France qu'ailleurs, où la notion de service public a aussi une autre histoire.

Mais revenons aux ports.

La Cour de justice des Communautés européennes a déjà eu à se poser la question. Elle a considéré, par deux fois, en 1991 puis en 1997, que les opérations portuaires d'embarquement, de débarquement, de transbordement, de dépôt et de mouvement en général des marchandises ou de tout matériel dans le port ne revêtent pas nécessairement un intérêt économique général qui présente des caractères spécifiques par rapport à celui que revêtent d'autres activités économiques.

En revanche, la même Cour a estimé, par exemple, que les opérations de lamanage revêtent un intérêt économique général qui présente des caractères spécifiques par rapport à celui que revêtent d'autres activités économiques et qui est susceptible de les faire entrer dans le champ d'application de l'article 86, paragraphe 2, du traité ; elles peuvent donc être considérées comme service d'intérêt économique général.

La Cour a également estimé que peut relever de la notion de service d'intérêt économique général le maintien de la navigabilité d'une voie d'eau importante. Outre les opérations d'amarrage *stricto sensu* qui s'appliquent à tous les types de navires, les services spécialisés de lamanage participent à la sécurité portuaire, à la lutte contre les pollutions, et rendent divers services aux navires, tels que fourniture ou complément d'équipage, chef de manœuvre ou branchement des navires citernes. On pourrait parler aussi de la mise à disposition du matériel nautique pour expertise ou travaux sous-marins.

Bref, au sens très large du terme, vous conviendrez avec moi que certains de ces services sont assurés dans nos ports par des personnels portuaires et des personnels de manutention ou vice versa.

La réforme proposée nie, en quelque sorte, l'existence d'un intérêt général sur le port, et, en conséquence, nous nous contentons de livrer aux grands groupes armateurs manutentionnaires les clés de toute une série de services qui devraient pourtant demeurer sous le contrôle de la puissance publique : l'entretien des accès, le dragage, une partie du remorquage, l'installation de digues flottantes, la sécurité de la gestion des terminaux pétroliers et gaziers, qui conditionne, dans une large mesure, l'approvisionnement énergétique de notre pays.

En conclusion, l'introduction de cette notion d'intérêt économique général me paraît rappeler le besoin pour la puissance publique de contrôler un certain nombre de missions essentielles mais elle offre aussi, dans le cadre de la loi, la possibilité de mettre plus largement en pratique le principe de la délégation, qui, je le répète, sera peut-être très utile s'il n'y a pas preneur dans le cadre des autres procédures envisagées.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** En ce qui concerne l'amendement de suppression n° 57 rectifié, je souligne que le texte proposé pour l'article L. 101-3 du code des ports maritimes vise non pas à une limitation des missions du port mais plutôt à un recentrage de ses missions et à une clarification du rôle de chaque acteur.

En effet, les difficultés de nos ports s'expliquent par le fait que la gouvernance des ports est perfectible. On ne sait pas toujours très bien qui, de l'État, du port ou des entreprises privées, assure les missions d'autorité publique, d'aménagement et de gestion du domaine portuaire, de maintenance, d'organisation des transports dans l'arrière-pays et de promotion de la place portuaire.

Les missions des grands ports maritimes sont recentrées sur trois missions principales : une mission d'autorité publique pour garantir l'accès maritime, la police portuaire, la sécurité et la sûreté ; une mission d'aménageur du domaine portuaire, grâce à la propriété quasi entière de leur domaine et à la gestion des dessertes fluviales et terrestres dans leur circonscription ; enfin, une mission de politique tarifaire.

C'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement de suppression.

S'agissant de l'amendement n° 24, l'idée sous-jacente à cet amendement est que les grands ports maritimes vont étendre leur circonscription et mettre en péril des écosystèmes ou des espaces à vocation naturelle aujourd'hui protégés par des organismes de protection de l'environnement.

Cette interprétation ne me paraît pas exacte pour plusieurs raisons.

Premièrement, la notion d'espace à vocation naturelle est floue juridiquement.

Deuxièmement, la circonscription des grands ports maritimes reprendra, dans un premier temps, exactement le même périmètre que la circonscription des ports autonomes actuels, comme le précise l'article 12 du projet de loi. D'ailleurs, tout changement ultérieur de circonscription devra respecter les conditions de délimitation à terre et en mer après enquête, conformément à un cadre général fixé par un décret en Conseil d'État, ce qui devrait être de nature à rassurer notre collègue Jean-François Le Grand.

Enfin, troisièmement, je rappelle que les grands ports, dans le cadre de leurs missions, doivent respecter les enjeux de développement durable, comme je l'ai indiqué dans mon amendement n° 4.

Par conséquent, je suggère à notre collègue Jean-François Le Grand de bien vouloir retirer son amendement, sinon je serai contraint d'émettre un avis défavorable.

Sur l'amendement n° 56 rectifié, il ne me semble pas nécessaire de préciser par voie d'amendement que la gestion et la valorisation du domaine du grand port ou du domaine

qui lui est affecté doivent se faire en lien avec les missions du port précisées justement à l'article L. 101-3 du code des ports maritimes.

Cette précision est inutile car elle va de soi. Par conséquent, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 58 appelle les mêmes observations que l'amendement n° 24. Je demande donc à M. Josselin de bien vouloir le retirer dans la mesure où le dispositif du projet de loi et les amendements de la commission prennent bien en compte la protection de l'environnement. À défaut, j'émettra un avis défavorable.

S'agissant de l'amendement n° 84, afin de répondre aux inquiétudes de nos collègues de la commission des affaires économiques sur la préservation des espaces naturels maritimes, voire terrestres, inscrits dans l'espace portuaire, il apparaît légitime de préciser que le Conseil scientifique d'estuaire est consulté sur le programme d'aménagement des grands ports maritimes. J'émet donc, monsieur le secrétaire d'État, un avis favorable sur cet amendement.

Je souscris à la réflexion des auteurs de l'amendement n° 51 rectifié puisqu'il est à mes yeux fondamental que les ports puissent s'insérer dans un réseau de transport ferroviaire et fluvial de très grande qualité. Seule la massification des transports permettra de faire baisser les prix de transport et de regagner des parts de marchés. La promotion de l'offre de desserte ferroviaire et fluviale stimulera la compétitivité de nos ports.

J'ai un léger doute quant au terme d'« organisation », qui me paraît un peu large. Néanmoins, je partage l'esprit de cet amendement et, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 88 du Gouvernement, j'émettra un avis favorable.

Sur l'amendement n° 75, il ne me paraît pas indispensable de préciser que l'organisation des services portuaires d'intérêt économique général doit être assurée par les grands ports. En effet, le 2° de l'article L. 101-3 précise déjà que le grand port doit assurer la police, la sûreté et la sécurité au sens des dispositions du livre III du code des ports maritimes, ainsi que les missions concourant au bon fonctionnement général du port.

Plus précisément, quant à l'affirmation que la maintenance serait un service d'intérêt économique général, l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes de 1991 dit du « Port de Gênes » a précisé que tel n'était pas le cas.

On ne peut donc qu'être défavorable à cet amendement, dont je demande le retrait.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 57 rectifié.

Il est favorable à l'amendement n° 4. Je précise que nous donnerons les instructions souhaitées par M. le rapporteur.

En ce qui concerne l'amendement n° 24, je demande à M. Le Grand de bien vouloir le retirer, l'amendement n° 84 du Gouvernement étant de nature à lui donner satisfaction.

S'agissant de l'amendement n° 56 rectifié, je considère, comme M. le rapporteur, qu'il n'est pas utile et j'émet donc un avis défavorable.

Je souhaite que M. Josselin retire l'amendement n° 58, qui est également satisfait par l'amendement n° 84 que propose le Gouvernement.

Sur l'amendement n° 51 rectifié, le Gouvernement émettra un avis favorable sous réserve que le groupe CRC accepte le sous-amendement n° 88.

Enfin, malgré les explications très intéressantes de M. Josselin, je ne suis pas favorable à l'amendement n° 75.

En effet, aux yeux de la Cour de justice des Communautés européennes, la manutention n'est pas un service d'intérêt économique général. Cet amendement, qui peut rendre plus difficile la compréhension de la réforme, me paraît donc inutile. Aussi, je souhaite que M. Josselin accepte de le retirer. Nous trouverons le moyen de répondre plus précisément à un autre moment aux préoccupations qu'il a exprimées.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 57 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 4.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Le Grand, l'amendement n° 24 est-il maintenu ?

**M. Jean-François Le Grand.** Compte tenu des explications qui m'ont été données, je le retire, monsieur le président, au bénéfice de l'amendement n° 84.

**M. le président.** L'amendement n° 24 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 56 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Josselin, l'amendement n° 58 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** Sous le bénéfice des explications données par la commission et par le Gouvernement et dans la perspective de l'adoption de l'amendement n° 84, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 58 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 84.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 88.

**Mme Évelyne Didier.** Nous apprécions, comme il se doit, évidemment, la position du Gouvernement et de la commission. Toutefois, si ma mémoire est bonne, en commission, nous avions effectivement évoqué le rajout des dessertes fluviales. Nous sommes donc d'accord avec le Gouvernement sur cet aspect des choses.

Cela dit, lorsque nous évoquons l'« organisation de dessertes ferroviaires en coopération », cela ne signifie pas qu'il y aurait autorité organisatrice pour les ports.

En tout cas, vous remplacez le mot « organisation » par les mots « promotion de l'offre », dans une logique tout à fait libérale, alors que nous parlions plutôt de coopération. Nous avons donc le sentiment que cet ajout vide notre amendement de son sens. Aussi, nous voterons contre ce sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon, pour explication de vote.

**M. Francis Grignon.** Sur le même thème, je voudrais redonner un peu de sens à ce sous-amendement du Gouvernement. Si j'ai bien compris, il modifie l'amendement du groupe communiste républicain et citoyen en le réduisant à la mention de « la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales ».

Or il s'agit d'établir une continuité entre la tête de pont, représentée par le port, et les infrastructures ferroviaires et fluviales. Comment peut-on imaginer de réaliser la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales sans coopération avec les opérateurs concernés ?

Je propose donc de rectifier le sous-amendement du Gouvernement en ajoutant la mention « en coopération avec les opérateurs ». Sinon, la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales sera due au seul port, sans tenir compte des opérateurs.

**M. le président.** Le Gouvernement accepte-t-il de modifier son sous-amendement dans le sens souhaité par M. Grignon ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Oui, monsieur le président.

**Mme Évelyne Didier.** Dans ce cas, nous acceptons le sous-amendement.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 88 rectifié, présenté par le Gouvernement et ainsi libellé :

Rédiger comme suit le second alinéa de l'amendement n° 51 rectifié :

La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 88 rectifié.

*(Le sous-amendement est adopté à l'unanimité.)*

**M. le président.** Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 51 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Josselin, l'amendement n° 75 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** La preuve est faite que les explications les plus longues ne sont pas forcément les plus convaincantes, monsieur le président. *(Sourires.)* C'est une leçon qu'il nous faut tous méditer !

Néanmoins, comme nous attachons beaucoup d'importance au concept de service d'intérêt général, parce qu'il est en phase avec les idées que nous essayons de faire progresser à l'échelon européen, nous maintenons notre amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 75.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 50 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Le projet de loi entend modifier les dispositions du code des ports maritimes relatives aux circonscriptions. En l'état actuel du droit, la circonscription du port est déterminée, après enquête, par décret en Conseil d'État. Elle comprend les accès maritimes, dans la limite fixée par le même décret, et elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi vise à renvoyer aux autorités déconcentrées les modifications ultérieures des dites circonscriptions. Nous nous opposons à cet allègement de procédure qui offrirait, comme le précise M. le rapporteur, « une plus grande souplesse pour modifier les circonscriptions des grands ports ».

En effet, au regard des enjeux en présence et, notamment, de l'exercice de prérogatives de puissance publique par le port à l'intérieur de sa circonscription, nous considérons que la réglementation en la matière doit toujours être établie au niveau national.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Il m'apparaît justifié de renvoyer à un décret en Conseil d'État le soin de fixer le cadre général des modifications ultérieures des circonscriptions portuaires. En effet, il convient de rappeler aujourd'hui que toute modification, aussi mineure soit-elle, 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 le projet de loi adopté, un simple arrêté préfectoral, pris dans un délai de trois ou quatre mois, permettra de modifier la circonscription d'un port.

En conclusion, le projet de loi amène un allègement des procédures administratives attendu depuis longtemps par les professionnels et qui offre suffisamment de garanties juridiques. Par conséquent, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 50 rectifié.

*(L'amendement n est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 59 rectifié, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement a pour objet de préserver le rôle de l'État dans le financement d'un certain nombre d'investissements réalisés dans les ports.

Vous savez tous que l'article L. 111-5 du code des ports maritimes – auquel nous voudrions que le projet de loi, qui ne le cite pas, fasse référence – dispose 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 l'avons dit, nous ne sommes pas hostiles à l'appel au financement privé d'un certain nombre d'équipements portuaires, mais de gros travaux comme ceux que je viens d'évoquer doivent continuer d'impliquer fortement la responsabilité de l'État.

Monsieur le secrétaire d'État, puisque vous nous avez affirmé l'intention du Gouvernement d'augmenter les crédits affectés à cette ambition, l'effort de l'État devant se traduire, dès 2009, par une augmentation de 6 millions d'euros des crédits d'entretien des ports, il nous semble qu'il ne devrait pas y avoir de contradiction entre votre discours sur l'engagement attendu de l'État et les obligations auxquelles vous êtes tenu par l'article L. 111-5 du code des ports maritimes.

D'où l'intérêt, me semble-t-il, de rappeler dans le texte de cet article la responsabilité de l'État dans le financement des équipements lourds dont les ports ont bien sûr besoin.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement n° 59 rectifié et je souhaite m'en expliquer.

Dans tous nos discours, nous avons exprimé, les uns et les autres, le souhait de donner plus de liberté à nos grands ports maritimes et d'assurer plus d'efficacité à l'ensemble de l'activité portuaire en général. Notre pays a déjà pris beaucoup trop de retard et nous avons tous regretté que les investissements nécessaires n'aient pas été réalisés.

Il faut donc laisser une porte ouverte. Bien sûr, nous souhaitons que l'État puisse apporter son concours financier aux investissements dans les grands ports maritimes, puisqu'ils relèvent de sa responsabilité. Mais nous savons aussi que l'État ne pourra pas intervenir partout. Il serait extrêmement regrettable que des travaux qui pourraient être financés autrement soient retardés parce que la loi prévoirait que ces travaux sont financés à hauteur de 80 % par l'État ! C'est pourquoi je demande à la Haute Assemblée de ne pas voter cet amendement.

Peut-être mon nom m'invite-t-il à rêver un peu, mais j'ai encore présentes à l'esprit mes visites des ports de Hambourg et Anvers, au cours desquelles j'ai pu observer les travaux extrêmement importants de construction de nouveaux bassins que le port finance lui-même, comme c'est le cas à Anvers, par exemple. Si nous adoptions un article impliquant un financement obligatoire de l'État, cela signifierait que de tels travaux ne pourraient pas être réalisés, ce qui serait dommage !

En résumé, il faut prendre en compte le besoin de liberté de nos ports, même si nous sommes tous d'accord pour souhaiter l'intervention financière de l'État : M. le secrétaire d'État nous a annoncé les financements importants prévus. Je reste défavorable à des dispositions du type de celle que l'on nous suggère d'introduire dans le projet de loi, car elles pourraient entraîner un blocage.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je souhaiterais ajouter un argument juridique aux arguments de nature économique développés par M. le rapporteur.

Au moment où l'Assemblée nationale commence à discuter de l'avenir de nos institutions, il est important, si l'on veut revaloriser le rôle du Parlement, de bien respecter le domaine de la loi. Or, les dispositions actuelles du code des ports maritimes que vous proposez de réintroduire, monsieur Josselin, ont été jugées de nature réglementaire par le Conseil constitutionnel et sont donc, depuis un grand nombre d'années, inappliquées parce qu'inapplicables : je ne vois pas l'intérêt de les rétablir.

Je réitère l'engagement de mon ministère, qui est contenu dans le plan de relance des ports et dans les documents des contrats de projets État-région, avec un doublement de l'effort financier de l'État. En revanche, il me paraît sans intérêt d'introduire dans la loi des dispositions de nature réglementaire et donc juridiquement inapplicables.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote sur l'amendement n° 59 rectifié.

**M. Charles Josselin.** Entre une obligation non respectée et l'absence d'obligation, on peut débattre ! Dans le cas présent, il s'agit d'un pari sur la vertu. J'ai quand même beaucoup de mal à franchir ce pas.

Faut-il faire observer, en outre, que les grands ports maritimes sont les seuls équipements portuaires qui concentrent, si j'ose dire, les aides de l'État ? Car nous ne rêvons même plus aux aides que l'État serait susceptible d'apporter aux autres ports ! Or c'est précisément dans ces autres ports que les collectivités locales vont devoir investir. C'est une raison supplémentaire pour rappeler la responsabilité particulière de l'État quant à l'avenir des grands ports maritimes.

Pour toutes ces raisons, nous maintenons notre amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 59 rectifié.

*(L'amendement n est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 5 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Monsieur le président, je rectifie à nouveau cet amendement, puisque l'appellation « grands ports maritimes » a été retenue. Quand nous avons rédigé cet amendement, nous avons employé, par cohérence, l'expression « grand port autonome », conformément au vœu de la commission.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 5 rectifié *bis*, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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 maritime statue définitivement.

Veillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement a pour objet de donner aux grands ports maritimes une plus large autonomie en matière d'investissements en infrastructures. En effet, si le conseil de surveillance envisage, dans le strict cadre des missions définies à l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, des opérations auxquelles l'État n'apporte aucune contribution financière, il doit pouvoir les réaliser sans subir la tutelle du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi.

Il est indispensable que les ports français soient plus libres dans leur politique d'investissements car ils ont souvent vu leur dynamisme freiné par l'inertie de leur administration de tutelle.

Je conclurai en précisant que le mécanisme instauré par cet amendement permet toujours à l'État d'avoir connaissance des projets du port. Autrement dit, si le conseil de surveillance et le président du directoire ont la possibilité de réaliser un investissement sans faire appel au financement de l'État, dès lors que le conseil de surveillance a pris sa décision, il en informe évidemment l'autorité de tutelle mais cet investissement peut être réalisé sans même attendre un retour d'avis.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il s'agit d'un excellent amendement pour l'autonomie des ports maritimes : avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 61, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement est fondé sur la préoccupation que j'ai évoquée précédemment. Je voudrais m'assurer que l'amendement n° 84 du Gouvernement a répondu par avance à cette préoccupation, auquel cas je pourrais retirer l'amendement n° 61. Je souhaiterais donc entendre M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État. Les secteurs naturels peuvent être pris en compte dans la vision que les autorités portuaires ont de leur espace, mais de là à être gérés par elles... Nous devons essayer de résoudre cette contradiction.

**M. le président.** L'amendement n° 25, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

À 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

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Il s'agit, là encore, de la préoccupation exprimée lors de l'examen des amendements n°s 24 et 58. Je crains que l'imprécision n'ouvre la porte à des conflits. Aussi, avant de décider d'un éventuel retrait de mon amendement, je souhaite entendre le Gouvernement.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** À l'instar de mes collègues, j'écouterai avec attention M. le secrétaire d'État. Sous le bénéfice des précisions que celui-ci nous apportera, la commission sollicite le retrait des amendements n°s 61 et 25, faute de quoi elle émettra un avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** La question soulevée par MM. Josselin et Le Grand ainsi que par M. le rapporteur mérite des éléments de réponse.

S'agissant des grands ports maritimes, nous devons sortir de l'opposition inutile entre, d'un côté, les ports qui seraient de purs aménageurs ou bâtisseurs, qui se désintéresseraient donc de la protection de l'environnement, et, de l'autre, les organismes qui défendraient l'environnement mais ne s'intéresseraient pas au développement portuaire.

Comme M. Le Grand le sait bien pour avoir été au cœur du Grenelle de l'environnement, l'ambition du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire est d'avoir une vision intégrée de ces questions afin de combiner développement économique et développement durable. Mesdames, messieurs les sénateurs, l'esprit de ce projet de loi est de faire des grands ports maritimes les acteurs de cette ambition. Tel est notamment le sens de l'amendement n° 84, que le Sénat a bien voulu adopter.

Il nous a donc paru préférable de faire prendre conscience à ces grands ports de l'importance des zones à vocation naturelle plutôt que de leur en retirer la gestion, quitte à confier celle-ci à des associations ou à des établissements plus aptes à s'en occuper, comme le Conservatoire du littoral.

Si nous confions aux grands ports maritimes la pleine gestion du domaine dont ils sont actuellement les simples affectataires, cela ne change rien aux règles de gestion des terrains : ceux qui sont aujourd'hui gérés par des associations ou par le Conservatoire du littoral resteront gérés par les associations ou par le Conservatoire.

Ce dispositif nous permettra de trouver un bon équilibre entre le développement économique des ports et le respect des objectifs de développement durable et de protection du littoral ou des estuaires. En effet, comme vous le savez, la mission du Conservatoire du littoral s'étend aussi aux estuaires. Sont donc également concernés les ports estuariens.

**M. le président.** Monsieur Josselin, l'amendement n° 61 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** J'aurais beaucoup de peine à retirer un amendement qui ne devrait pas poser problème au Gouvernement puisque son contenu correspond exactement aux propos que vient de tenir M. le secrétaire d'État.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Certes, mais cela a déjà été pris en compte très précisément dans l'amendement n° 84.

**M. Charles Josselin.** Les associations qui gèrent les espaces naturels, et pas uniquement le Conservatoire du littoral, y trouveront-elles leur compte ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Les deux sont concernés.

**M. Charles Josselin.** Les associations s'inquiètent de la possibilité offerte aux ports de gérer un périmètre comprenant les espaces naturels sur lesquels elles interviennent, car leur marge de manœuvre pour gérer ces espaces risque de s'en trouver réduite.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Monsieur Josselin, puisque, je le sais, vous êtes un décentralisateur dans l'âme, permettez-moi de vous dire ceci : mieux vaut qu'un espace naturel soit géré par un port, avec les acteurs de proximité – conseil de surveillance, conseil de développement, élus, et associations – plutôt que par l'État depuis Paris, car la gestion du domaine public maritime ne peut alors être que très lointaine.

**M. Charles Josselin.** Dans ces conditions, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 61 est retiré.

Monsieur Le Grand, qu'en est-il de l'amendement n° 25 ?

**M. Jean-François Le Grand.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 25 est retiré.

L'amendement n° 46, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier, Terrade et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** La nouvelle gouvernance des ports constituera un recul pour le fonctionnement démocratique des ports, alors que les ports autonomes sont gérés dans le cadre de la loi relative à la démocratisation du secteur public.

La moindre représentation des salariés, des collectivités publiques, mais également d'acteurs économiques comme les chambres de commerce et d'industrie, n'est pas acceptable.

Actuellement, le conseil d'administration comprend au minimum cinq représentants des salariés des ports autonomes et parfois un représentant des ouvriers dockers au titre des personnalités qualifiées. Avec la réforme, le conseil de surveillance ne comptera que trois représentants du personnel de l'établissement public.

De plus, le renvoi à des décrets en Conseil d'État pour préciser les modalités de désignation ou les règles de fonctionnement des instances ou encore pour déterminer les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance limite largement la visibilité sur les pouvoirs réels dont disposeront les instances et sur leur composition.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de l'article portant organisation des grands ports maritimes.

Cependant, le système actuel tel qu'il découle de la loi de 1983 ne nous convient pas. Les garanties qu'elle prévoit, notamment en ce qui concerne la composition du conseil d'administration, sont insuffisantes. C'est pourquoi le groupe CRC demande qu'au moins un tiers de l'effectif total des membres du conseil d'administration soit composé de représentants des salariés de professions portuaires.

La réforme proposée affaiblit la représentation des salariés. Cette mesure s'inscrit d'ailleurs dans la droite ligne du rapport Attali, qui préconise en particulier de porter de 50 à 100 le nombre de salariés nécessaires à la constitution d'un comité d'entreprise. Et nous pourrions multiplier les exemples !

Soucieux de la représentation et de la défense des personnels, les sénateurs du groupe CRC vous demandent, mes chers collègues, d'adopter cet amendement.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** La création d'un conseil de surveillance et d'un directoire pour les grands ports maritimes s'inspire de l'expérience des grandes entreprises privées françaises. Elle est gage de réussite pour nos ports.

Je ne suis pas sûr de bien comprendre le III de cet amendement : en effet, il se réfère au conseil d'administration actuel des ports autonomes et n'a donc pas vocation à s'appliquer aux grands ports maritimes qui sont l'objet du projet de loi.

En outre, réserver un tiers de l'effectif total des membres du conseil d'administration aux représentants de la place portuaire me paraît excessif.

Plus généralement, il s'agit pour nos collègues du groupe CRC de rejeter tous les articles qui réforment la gouvernance des ports.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 46.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 83, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement particulièrement important, sur lequel le Gouvernement a d'ailleurs déposé un sous-amendement, tend à modifier la composition du conseil de surveillance.

Premièrement, le nombre de membres du conseil est porté à 19, contre 16 dans le projet de loi. Je reviendrai sur ce point lorsque le Gouvernement aura présenté son sous-amendement. Cette augmentation du nombre des membres du conseil de surveillance ne pose pas de difficulté particulière. En effet, le conseil d'administration du port d'Anvers comprend 18 membres, alors que l'on compte aujourd'hui 26 membres au conseil d'administration des ports autonomes.

Deuxièmement, les représentants de l'État sont très précisément désignés : les fonctionnaires des services déconcentrés de l'État sont privilégiés et le responsable de l'Agence des participations de l'État, qui joue un rôle croissant dans les ports, est impliqué.

Troisièmement, deux sièges sont accordés respectivement à un député et à un sénateur.

Quatrièmement, un des trois sièges de représentants du personnel est réservé au représentant des cadres et assimilés.

Cinquièmement, le nombre des personnalités qualifiées désignées par l'État est porté de quatre à cinq. En contrepartie, deux sièges sont accordés à des membres élus de chambre consulaire ou à des représentants d'organismes économiques. En fonction des caractéristiques de chaque grand port, le président de la chambre de commerce et d'industrie, ou bien de la chambre d'agriculture, voire de la chambre de métiers et de l'artisanat, pourra siéger au conseil de surveillance. En outre, un ou deux sièges peuvent être accordés aux organisations économiques, à condition qu'elles n'aient pas d'intérêt direct dans le port, afin d'éviter tout conflit d'intérêt.

Par ailleurs, la référence à la durée du mandat des membres a été supprimée, car un décret simple d'application est une faculté de plein droit du Gouvernement.

Enfin, il est indiqué que la voix du président est prépondérante en cas de partage. L'un des objectifs de la réforme était de prévoir un nombre impair de membres au conseil

de surveillance. Pour autant, il ne faut pas supprimer la voix prépondérante du président : en cas d'absence d'un membre, le conseil peut se retrouver en nombre pair.

Monsieur le secrétaire d'État, j'espère que vous nous apporterez des précisions complémentaires, notamment sur les représentants de l'État qui devront être précisés par un décret. Nous allons essayer de trouver les aménagements nécessaires entre notre amendement et votre sous-amendement pour que la constitution du conseil de surveillance réponde à la fois à vos attentes et aux souhaits très forts exprimés par notre assemblée.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 90 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Nous avons beaucoup dialogué avec la commission des affaires économiques, que ce soit avec son président, son rapporteur, ou ses membres, sur la composition du conseil de surveillance. Ce point n'est pas anecdotique, car c'est l'équilibre de la gouvernance qui est en cause.

Tout d'abord, le Gouvernement propose de ne pas qualifier les représentants de l'État, car il estime que cela ne relève pas du domaine de la loi. Toutefois, monsieur le rapporteur, je tiens à être très clair : il ne s'agit pas de continuer dans les errements actuels. Nous ne voulons plus voir arriver de Paris une heure avant le conseil un haut fonctionnaire qui a lu le dossier dans le TGV ou dans le Corail dans le cas de Rouen et du Havre, ou entendre les représentants des différents ministères se contredire car ils ont la déplorable habitude de ne pas harmoniser leurs positions. Nous ferons en sorte que les représentants de l'État soient dorénavant des fonctionnaires de terrain qui connaissent le sujet, comme les préfets ou les directeurs des douanes.

Ensuite, nous ne sommes pas favorables à la présence de parlementaires. Certes, ils apporteraient toute leur expérience, mais il est vraisemblable que, très souvent, les représentants des collectivités territoriales seront des « grands patrons », qui sont aussi, pour la plupart, parlementaires. Rien n'empêchera d'ailleurs de désigner un parlementaire dans les personnalités qualifiées, comme c'est souvent le cas dans des grandes entreprises comme Réseau ferré de France – qui est également un établissement public à caractère industriel ou commercial – ou la SNCF. Il y a dans cet hémicycle des parlementaires qui ont siégé ou qui siègent dans ces établissements.

En ce qui concerne les personnalités qualifiées, nous gardons la rédaction proposée par la commission : un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique. En réalité, le représentant du monde économique pourra également être un élu consulaire, et vice versa. De toute façon, en bonne logique, il était normal que l'on inclue dans les cinq personnalités qualifiées des représentants du monde économique, qui peuvent peser de tout leur poids pour assurer une bonne gestion du port.

Voilà les modifications que nous proposons avec le sous-amendement n° 90 rectifié : elles sont tout à fait dans l'esprit de l'amendement n° 83 présenté par M. le rapporteur et adopté par la commission.

**M. le président.** L'amendement n° 60, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement vise à rappeler quelle doit être la responsabilité de l'État dans le conseil de surveillance des grands ports maritimes.

Monsieur le secrétaire d'État, nous insistons sur cette question non pas pour charger la barque, notamment financière, mais pour une simple raison de cohérence.

Aujourd'hui, nous avons longuement évoqué l'une des clés de la relance portuaire, à savoir l'articulation entre le port et les infrastructures qui l'environnent. Or s'il est un organe de l'État dont le rôle en la matière mérite d'être souligné, c'est bien l'Agence des participations de l'État.

Actuellement, les ports autonomes sont dirigés par un conseil d'administration qui comprend vingt-six membres, dont seulement trois représentants de l'État.

Certes, à l'heure où d'aucuns souhaitent « libérer », selon l'expression parfois employée, les ports en leur accordant plus de capacité d'initiative, il peut sembler paradoxal de vouloir préserver la place de l'État dans le conseil de surveillance. Mais c'est précisément parce le devenir du port dépend de son environnement, au sens large, que l'État a clairement une responsabilité dans ce domaine.

Aujourd'hui, selon l'article R. 112-1 du code des ports maritimes, les trois représentants de l'État au sein du conseil d'administration d'un port autonome sont un membre du Conseil d'État, un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances et le préfet de la région ou son suppléant. Dans les faits, le représentant du ministre chargé de l'économie et des finances est souvent le trésorier-payeur général, dont les fonctions ont pourtant peu de liens avec la gestion d'un port.

C'est pourquoi nous proposons qu'un représentant de l'Agence des participations de l'État siège au sein du conseil de surveillance.

**M. le président.** L'amendement n° 81, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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 ;

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement tend à garantir la prise en compte des préoccupations environnementales par le conseil de surveillance.

Selon certains, la présence d'un représentant de la direction régionale de l'environnement, la DIREN, pourrait parfois compliquer certaines prises de décision.

**M. Bruno Sido.** Ça, c'est sûr !

**M. Charles Josselin.** D'ailleurs, nous pourrions tous faire part d'expériences en la matière.

Pour autant, je continue de juger souhaitable que les préoccupations environnementales puissent également s'exprimer au sein du conseil de surveillance.

Peut-être M. le secrétaire d'État ou M. le rapporteur nous apporteront-ils dans quelques instants des explications de nature à justifier le retrait de cet amendement, mais, pour le moment, je préfère le maintenir.

**M. le président.** L'amendement n° 62, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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 ;

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement a pour objet de garantir la présence de deux collectivités locales essentielles, en l'occurrence la région et le département, au sein du conseil de surveillance.

Même si je n'ai pas besoin d'insister sur le sujet, je souhaite tout de même faire un rappel. Ces deux collectivités locales sont nécessairement concernées par l'activité portuaire, qu'il s'agisse du système de transports dont celle-ci a besoin ou des responsabilités de la région et du département, notamment en matière de développement économique.

Par conséquent, cet amendement vise à préciser que le conseil de surveillance est composé de « cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ».

Certes, cela devrait aller de soi, mais nous connaissons tous des situations dans lesquelles, pour des raisons politiques, il n'est pas possible de parvenir à une représentation normale des collectivités locales.

**M. le président.** L'amendement n° 53 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Robert Bret.

**M. Robert Bret.** Comme cela a été rappelé par ma collègue Évelyne Didier, la nouvelle gouvernance du port, qui vise à évincer un certain nombre d'acteurs économiques essentiels, notamment les salariés, constitue un véritable recul démocratique.

Le coût très dur porté par une telle réforme à la représentation des salariés est renforcé par le transfert des personnels de manutention.

En effet, il ressort de la rédaction actuelle du projet de loi que les trois représentants du personnel seront issus des agents de l'établissement public.

De fait, les personnels de manutention transférés ne seront plus représentés. C'est pourquoi cet amendement vise à prévoir que deux des représentants du personnel puissent être choisis parmi ceux-ci.

En outre, en l'état actuel du droit, la représentation des dockers dans le conseil d'administration est assurée par l'intermédiaire de la personnalité qualifiée. Nous demandons qu'une des personnalités qualifiées prévues par le 4° de l'article L. 102-2 du code des ports maritimes soit obligatoirement un représentant des ouvriers dockers.

En adoptant cet amendement, la majorité parlementaire pourrait corriger à la marge la déficience dans la représentation des personnels qui font vivre nos ports. Dans le cas contraire, nos collègues laisseraient penser qu'ils ne veulent pas du tout d'une telle représentation.

**M. le président.** L'amendement n° 63, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement, qui concerne toujours le conseil de surveillance, a pour objet d'assurer la présence d'un représentant des ouvriers dockers, profession que nous avons largement évoquée aujourd'hui, et à juste titre.

Certes, je vois bien la difficulté de l'exercice. Selon certains, puisque les dockers dépendront désormais des entreprises manutentionnaires, ils seront moins concernés par l'organisation administrative portuaire.

Pour autant, il est indispensable – nombre d'élus des zones portuaires m'ont d'ailleurs fait part d'une telle préoccupation – de garantir la représentation de cette profession essentielle à la vie du port au sein du conseil de surveillance.

Monsieur le secrétaire d'État, peut-être pourrez-vous trouver une autre solution que celle que je préconise. Mais, en attendant, je propose de compléter le quatrième alinéa du texte proposé pour l'article L. 102-2 du code des ports maritimes par les mots : « dont au moins un représentant ouvrier ».

**M. le président.** L'amendement n° 27 rectifié, présenté par Mmes Desmarescaux, Bout et Papon et MM. Trillard, Türk, Adnot et Darniche, est ainsi libellé :

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,

La parole est à Mme Sylvie Desmarescaux.

**Mme Sylvie Desmarescaux.** Cet amendement, qui concerne également la composition du conseil de surveillance, a pour objet d'assurer la présence d'au moins un représentant de la chambre de commerce et d'industrie parmi les personnalités qualifiées.

Nous les savons, les chambres consulaires sont des acteurs territoriaux majeurs en matière de développement économique. À mes yeux, il est indispensable que la chambre de commerce et d'industrie située sur le secteur du grand port maritime soit pleinement associée à son futur dispositif de gouvernance.

Monsieur le secrétaire d'État, peut-être me répondrez-vous que mon amendement est déjà satisfait, mais, pour le moment, je préfère le maintenir.

**M. le président.** L'amendement n° 54 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Robert Bret.

**M. Robert Bret.** Tout à l'heure, en défendant la motion tendant à opposer la question préalable, j'avais fait part de mon étonnement s'agissant de la place accordée aux chambres de commerce et d'industrie. En effet, alors que celles-ci ont parfois joué un rôle dans le développement économique des ports, le projet de loi ne prévoit nullement qu'elles soient représentées au sein du conseil de surveillance.

À cet égard, vous venez de nous apporter une réponse, monsieur le secrétaire d'État. Selon vous, il est évident qu'il y aura au moins un représentant du monde économique au sein de ce conseil.

Nous préférons, pour notre part, que la présence d'au moins un représentant des chambres de commerce et d'industrie au sein du conseil de surveillance soit clairement mentionnée dans le projet de loi.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Tout d'abord, la commission émet un avis favorable sur le sous-amendement n° 90 rectifié.

Toutefois, afin de dissiper toute ambiguïté qui pourrait subsister, je vous propose de rappeler le dispositif proposé.

En cas d'adoption du sous-amendement n° 90 rectifié et de mon amendement n° 83, le conseil de surveillance serait alors composé de cinq « représentants de l'État » – M. le secrétaire d'État nous a indiqué tout à l'heure que les modalités de désignation de ces représentants seraient précisées dans un décret –, de quatre « représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements », de trois « représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés » et de cinq « personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique. » En outre, il appar-

tiendrait au conseil de surveillance – le sous-amendement n° 90 rectifié vise en effet à rétablir cette dénomination – d'élire son président, dont la voix sera prépondérante en cas de partage.

Sommes-nous bien d'accord sur le dispositif présenté, monsieur le secrétaire d'État ? (*M. le secrétaire d'État acquiesce.*)

J'en viens à présent aux autres amendements.

L'objet de l'amendement n° 60 est identique à celui d'un amendement que j'ai moi-même présenté au nom de la commission des affaires économiques. C'est pourquoi je sollicite le retrait de cet amendement.

De même, l'amendement n° 81 est concurrent de l'amendement que j'ai présenté pour préciser la composition du conseil de surveillance. En effet, dans mon amendement, j'avais énuméré la liste des représentants de l'État. Puis, en présentant le sous-amendement n° 90 rectifié, M. le secrétaire d'État nous a exposé les raisons pour lesquelles il ne souhaitait pas le maintien d'une telle énumération dans le projet de loi. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 62, il me paraît évident que, parmi les quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, un siège doit être réservé à un représentant du conseil général et un autre doit l'être à un représentant du conseil régional.

Certes, il peut s'agir d'une disposition d'ordre réglementaire. Toutefois, je propose que cet amendement devienne un sous-amendement à l'amendement de la commission des affaires économiques. Dans ce cas, l'avis de la commission serait favorable.

En ce qui concerne l'amendement n° 53 rectifié, il ne me semble pas justifié de faire participer les acteurs de la place portuaire au conseil de surveillance du grand port maritime.

Si un tel amendement était adopté, le personnel du port n'aurait plus qu'un siège sur les trois qui sont réservés au personnel. Ce serait quelque peu paradoxal et déstabilisant pour les salariés du port.

Par ailleurs, si les ouvriers dockers participent aujourd'hui au conseil d'administration des ports autonomes, le recentrage des missions du grand port ne justifie plus une telle présence.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Pour ce qui est de l'amendement n° 63, la réforme portuaire induira nécessairement une modification substantielle du profil sociologique des grands ports. En effet, à terme, il y aura bien plus de cadres et de techniciens que d'ouvriers.

Il semble donc peu justifié de réserver au moins un siège pour les ouvriers du port au sein du conseil de surveillance. En outre, il reste deux sièges pour les autres représentants du personnel.

C'est la raison pour laquelle la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Par ailleurs, comme Mme Desmarescaux l'a certainement compris, l'amendement n° 27 rectifié est satisfait, et je dirais même « doublement » satisfait. En effet, ma chère collègue, au-delà de la seule chambre de commerce et d'industrie, c'est, me semble-t-il, le monde économique que vous

voulez voir représenté. Cela me semble essentiel et M. le secrétaire d'État l'a indiqué dans le sous-amendement qu'il a présenté.

Par conséquent, je vous suggère de retirer cet amendement.

Enfin, l'amendement n° 54 rectifié appelle les mêmes observations que l'amendement n° 27 rectifié, auquel il est d'ailleurs presque identique.

**M. le président.** Monsieur Josselin, acceptez-vous de transformer l'amendement n° 62 en sous-amendement à l'amendement de la commission ?

**M. Charles Josselin.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 62 rectifié, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, ainsi libellé :

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

« 3° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

Madame Desmarescaux., l'amendement n° 27 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Sylvie Desmarescaux.** Comme M. le rapporteur vient de le souligner, cet amendement est doublement satisfait. Dans ces conditions, j'accepte de le retirer.

**M. le président.** L'amendement n° 27 rectifié est retiré.

Monsieur Bret, l'amendement n° 54 rectifié est-il maintenu ?

**M. Robert Bret.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 54 rectifié est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Nous ne sommes pas opposés au sous-amendement n°62 rectifié, à condition que le nombre de représentants des collectivités locales reste fixé à quatre. Il va de soi que la région, le département, l'intercommunalité et la commune centre doivent être représentés, d'autant que nous avons besoin d'eux financièrement pour faire tourner la boutique !

**M. Charles Revet, rapporteur.** Bien sûr !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** La question ne se posait pas, mais je ne vois pas d'inconvénient à apporter cette précision

Pour les mêmes raisons que la commission, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n°60.

Le Gouvernement est encore moins favorable à l'amendement n° 81, monsieur Josselin, d'autant plus que, dans le cadre de la réorganisation du MEDAD, la DRE et la DIREN vont former une direction commune. La DIREN, en tant que telle, va donc disparaître au niveau régional, même si ses fonctions seront naturellement préservées.

Enfin, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements n°s 53 rectifié et 63.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote.

**M. Charles Josselin.** M. le secrétaire d'État vient de nous dire qu'il fallait s'en tenir à quatre représentants des collectivités locales ; or j'ai cru comprendre que M. le rapporteur proposait cinq représentants...

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** J'ai bien dit quatre, c'est sans ambiguïté : cinq représentants de l'État, quatre représentants des collectivités territoriales, dont celles que vous proposez, à savoir la région et le département.

**M. Charles Josselin.** Dont acte !

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Dini, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 90 rectifié.

**Mme Muguette Dini.** L'amendement présenté par le rapporteur vise à préciser les cinq représentants de l'État qui siégeront au conseil de surveillance des grands ports maritimes. Cette précision nous semble tout à fait utile dans la mesure où elle cible toutes les administrations intéressées par les ports autonomes et évite ainsi les doublons.

L'amendement de la commission vise également à augmenter de deux le nombre de membres du conseil de surveillance, en prévoyant qu'un sénateur et un député y siégeront de manière systématique.

L'objet de cette réforme, en limitant le nombre de membres du conseil de surveillance, est de mettre fin à l'actuelle dilution des responsabilités entre les représentants des professionnels et les financeurs des ports, État et collectivités territoriales, qui disposent de moins du tiers des voix au sein des conseils.

Le groupe UC-UDF, au nom duquel je m'exprime, n'est pas favorable à l'augmentation du nombre de membres de ce conseil. Le projet de loi initial permet une représentation équilibrée des différents acteurs locaux, des représentants de l'État et des collectivités locales, tout en conservant une gouvernance claire de l'établissement public portuaire.

C'est pourquoi nous sommes favorables au sous-amendement n° 90 rectifié du Gouvernement.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 90 rectifié.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 62 rectifié.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 83, modifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, les amendements n°s 60, 81, 53 rectifié et 63 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 6, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** En premier lieu, le présent amendement tend à conférer au conseil de surveillance des missions largement inspirées de l'article L. 225-35 du code de commerce relatif au conseil d'administration. Il paraît en effet souhaitable que le conseil de surveillance dispose de suffisamment de prérogatives, tout en laissant au directoire les pouvoirs pour remplir sa mission.

En deuxième lieu, cet amendement vise à étendre l'obligation pour les comptes annuels du port d'être certifiés par un commissaire aux comptes.

En effet, 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. Dans la pratique, il est toutefois fort peu probable que les grands ports maritimes ne créent pas de filiales ; ils présenteront donc vraisemblablement tous des comptes consolidés.

En dernier lieu, cet amendement a pour objet d'obliger les membres du conseil d'administration à l'assiduité, en s'inspirant 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.

Monsieur le secrétaire d'État, si les notions de conseil de surveillance et de directoire sont largement connues dans le monde économique, elles le sont moins dans celui des entités publiques. C'est pourquoi je suggère que vous nous rappeliez les prérogatives du conseil de surveillance, qui seront définies par décret, de façon que notre assemblée soit complètement informée.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 89, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 6.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Pour répondre à l'interrogation de M. le rapporteur, nous sommes dans une nouvelle gouvernance : les tâches de gestion, comme dans une entreprise, relèvent du directoire, et le contrôle est du ressort du conseil de surveillance.

Par conséquent, ce dernier n'intervient pas dans toutes les questions concernant la marche quotidienne de l'établissement. Toutefois, le conseil de surveillance définit les orientations de la politique de l'établissement et il devra obligatoirement donner son accord sur une liste de sujets qui seront

définis par décret : je pense à l'état prévisionnel des recettes et des dépenses, au budget, aux prises de participation, aux emprunts, aux cessions ou aux déclassements de terrain.

En fonction de ces éléments, monsieur le rapporteur, je suggère que vous supprimiez le paragraphe I de votre amendement.

De même, je vous propose de supprimer le paragraphe III, qui est de nature réglementaire. En outre, la procédure en l'absence de quorum figurera dans le décret.

Quant au paragraphe II de l'amendement, nous y sommes tout à fait favorables, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n°89, qui a pour objet de préciser que la certification des comptes par le commissaire aux comptes intervient après l'examen par le conseil de surveillance.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, acceptez-vous de modifier votre amendement dans le sens proposé par M. le secrétaire d'État ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** Oui, monsieur le président : je supprime les paragraphes I et III de l'amendement n° 6.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 6 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, ainsi libellé :

Dans le cinquième alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-3 du code des ports maritimes, après les mots :

les comptes annuels

insérer les mots :

validés par un commissaire aux comptes

Je mets aux voix le sous-amendement n° 89.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 6 rectifié, modifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 64, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement étant identique à l'amendement n° 7 de la commission, je suis prêt à le retirer, monsieur le président.

**M. le président.** Je me dois de vous signaler que l'amendement n° 7 a été rectifié, monsieur Josselin, et qu'il n'est donc plus identique au vôtre.

**M. Charles Josselin.** La rectification est-elle grave ? (*Sourires.*)

**M. le président.** Je ne suis pas en mesure de vous répondre ; je préfère laisser M. le rapporteur présenter l'amendement.

L'amendement n° 7 rectifié, déposé par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du deuxième alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 102-4 du code des ports maritimes, après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** La modification est importante puisque nous nous bornons à préciser que le conseil de surveillance, interrogé sur la nomination du président du directoire, doit donner un avis « conforme ».

Cela étant, je rappellerai les dispositions figurant dans l'amendement initial : remplacer l'expression « président du directoire » par celle de « directeur général » ; nommer celui-ci par un décret simple, après avis conforme du conseil de surveillance ; imposer une durée minimale de cinq ans pour le mandat du directeur général ; enfin, donner la faculté au conseil de surveillance de demander au ministère la révocation du directeur général par un vote à bulletins secrets.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est tout à fait favorable à l'avis conforme du conseil de surveillance sur la nomination du patron du port. Il me paraîtrait d'ailleurs intéressant, dans un souci de dialogue, que le candidat puisse venir présenter son projet devant le conseil de surveillance avant que celui-ci donne son avis.

Pour le reste, un décret d'application est prévu. Il y sera précisé que les membres du directoire sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable et que le président du directoire porte le titre de directeur général, afin d'éviter toute confusion entre le président du conseil de surveillance, le président du directoire et le président du conseil de développement.

J'espère avoir répondu précisément à votre interrogation, monsieur le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Tout à fait !

**M. le président.** Dans ces conditions, monsieur Josselin, l'amendement n° 64 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 64 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 7 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 65, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Les conseils de développement ont été créés par la loi Voynet du 25 juin 1999. Ils sont un peu une projection locale des conseils économiques et sociaux et donnent satisfaction là où ils existent.

Il s'agit simplement de faire en sorte que le monde associatif, d'une part, et le monde des élus locaux, d'autre part, soient représentés à parité au sein de ces conseils.

**M. le président.** L'amendement n° 20 rectifié *ter*, présenté par MM. Grignon et Richert, Mme Sittler, MM. Haenel et Beaumont et Mme Keller, est ainsi libellé :

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,

La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Les dessertes et les évacuations des marchandises dans les ports par les modes massifiés supposent des organisations des places portuaires et des réalisations d'infrastructures lourdes décidées très en amont. Ces aspects doivent être intégrés dans la définition des stratégies portuaires. Le conseil de développement réunissant les principaux acteurs est une instance primordiale pour définir les meilleures solutions.

Afin d'assurer la prise en compte de ces enjeux majeurs, il est important de préciser que les entreprises et établissements gestionnaires d'infrastructures de transports terrestres sont représentés au sein du conseil de développement.

**M. le président.** L'amendement n° 8, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 65 et 20 rectifié *ter*.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Tout d'abord, il n'est pas souhaitable que le conseil de développement, où siègent des acteurs économiques locaux, discute de la politique tarifaire, car il faut éviter tout conflit d'intérêts. Les conseils d'administration des ports autonomes, depuis la loi relative aux nouvelles régulations économiques du 15 mai 2001, n'ont d'ailleurs résolu qu'en partie ce risque.

Nous devons être vigilants, afin de garantir l'impartialité des futurs conseils de surveillance.

En outre, la commission propose de supprimer la référence à un décret en Conseil d'État, qui lui paraît inutile.

S'agissant de l'amendement n<sup>o</sup> 65, il est concurrent de l'amendement n<sup>o</sup> 8 de la commission, qui ne peut donc y être favorable. Par ailleurs, il vise à instaurer une répartition binaire entre, d'une part, les milieux professionnels et sociaux et, d'autre part, les collectivités territoriales et leurs groupements, alors qu'une répartition par collèges, comme ce fut le cas lors du Grenelle de l'environnement, paraît plus adaptée.

La commission émet donc un avis défavorable.

Pour ce qui est de l'amendement n<sup>o</sup> 20 rectifié *ter*, il paraît tout à fait légitime que les établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres participent au conseil de développement, qui réunit les milieux professionnels sociaux et associatifs et les collectivités territoriales pour donner un avis sur le projet stratégique du grand port maritime.

Même s'il s'agit peut-être d'une disposition d'ordre réglementaire, la commission émet un avis favorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Monsieur Josselin, les précisions que vous souhaitez apporter par l'amendement n<sup>o</sup> 65 ne relèvent pas du domaine de la loi.

Seront représentés au conseil de développement ceux qui ont siégé au Grenelle de l'environnement : les entreprises, les salariés, notamment les dockers, les collectivités locales, des personnalités qualifiées, les associations de protection de l'environnement, ainsi que les gestionnaires d'infrastructures terrestres. Tous les partenaires naturels du port devront être présents, y compris d'ailleurs ceux qui critiquent son développement, à l'instar de certaines associations œuvrant en faveur de l'environnement.

Il nous paraît normal que le conseil de développement soit consulté sur la politique tarifaire, car c'est tout de même le nerf de la guerre. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Monsieur Grignon, la mise en place du système proposé dans l'amendement n<sup>o</sup> 20 rectifié *ter* compliquerait un peu les choses. Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement, puisque, de toute façon, dans l'esprit, le texte vous donnera satisfaction.

Monsieur le rapporteur, pour ce qui est de l'amendement n<sup>o</sup> 8, le conseil de développement, puisque vous souhaitez, comme M. Josselin, en faire un lieu important, doit pouvoir discuter de la politique tarifaire.

Cet amendement vise également à supprimer la référence au Conseil d'État dans le texte proposé pour l'article L. 102-6 du code des ports maritimes. Or ce projet de loi faisant appel en permanence à des textes d'application, il

me semble préférable qu'un seul et même décret réunisse toutes les mesures réglementaires, ce qui permettrait d'aller beaucoup plus vite. Je sais que cela répondrait à un souhait de la Haute Assemblée.

Je réitère d'ailleurs l'engagement que j'ai pris devant la commission de lui soumettre, au cours de la navette parlementaire, les projets de décret ou, tout au moins, leurs grandes lignes, pour qu'elle puisse en informer la Haute Assemblée.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement n<sup>o</sup> 8, non pas pour être désagréable à l'égard de la commission, mais parce que les mesures proposées compliqueraient les choses.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, l'amendement n<sup>o</sup> 8 est-il maintenu ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** Après avoir entendu les explications de M. le secrétaire d'État, je retire l'amendement n<sup>o</sup> 8.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 8 est retiré.

Monsieur Grignon, l'amendement n<sup>o</sup> 20 rectifié *ter* est-il maintenu ?

**M. Francis Grignon.** M. le secrétaire d'État vient de préciser que le conseil de développement était le résultat du Grenelle de l'environnement et que les responsables d'infrastructures terrestres y seraient représentés.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Absolument ! C'est indispensable !

**M. Francis Grignon.** On peut considérer que les voies navigables, auxquelles je suis particulièrement sensible, font bien partie de ces infrastructures.

Dans ces conditions, monsieur le président, je retire l'amendement n<sup>o</sup> 20 rectifié *ter*.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 20 rectifié *ter* est retiré.

Monsieur Josselin, l'amendement n<sup>o</sup> 65 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** Mon amendement avait le mérite d'être beaucoup plus complet que les autres (*Sourires.*)...

**M. Bruno Sido.** C'est normal ! Vous avez été ministre !

**M. Charles Josselin.** ... même s'il tendait évidemment à exclure toute intervention dans le domaine tarifaire, comme d'aucuns l'ont souhaité.

Toutefois, je suis tenté de faire confiance aux volontés locales, qui peuvent d'ailleurs varier d'un grand port à l'autre.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Absolument !

**M. Charles Josselin.** La loi a tendance à trop préciser les choses. Parions sur un conseil « local » de développement ; ne l'enserrons pas dans un cadre trop rigide.

Je retire donc l'amendement n<sup>o</sup> 65.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 65 est retiré.

L'amendement n<sup>o</sup> 19 rectifié *ter*, présenté par MM. Grignon et Richert, Mme Sittler, MM. Haenel et Beaumont et Mme Keller, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Cet amendement vise à préciser que les gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public en charge de la gestion des voies navigables feront partie de la composition du conseil de coordination interportuaire.

La coordination interportuaire se trouvant sur un même axe fluvial ou sur des axes complémentaires, étendue au gestionnaire de la voie d'eau, elle permettra une meilleure coordination entre les offres de services portuaires et les offres de services sur le réseau.

C'est pourquoi il semble nécessaire de préciser que, parmi les personnalités qualifiées nommées par l'État, figurent les représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public en charge de la gestion des voies navigables.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Il me paraît essentiel de développer le transport ferroviaire et fluvial dans notre pays. Nos ports souffrent d'une desserte intermodale de mauvaise qualité. Alors que la moitié de l'acheminement des conteneurs du port de Rotterdam est assurée par le fer et le fleuve, moins de 15 % des conteneurs du port du Havre sont évacués par des modes de transport alternatifs à la route.

Même si ces mesures relèvent peut-être davantage du domaine réglementaire que de la loi, la commission y est favorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 9, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** La commission considère, par souci de simplicité, que le décret instituant le conseil de coordination interportuaire doit définir seul, sans renvoyer à un décret en Conseil d'État, la composition de ce conseil, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 9.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 48 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Si vous le permettez, monsieur le président, je présenterai en même temps les amendements n° 48 rectifié et 82 rectifié.

L'article L. 103-1 du code des ports maritimes, tel qu'il ressort du projet de loi, prévoit qu'un projet stratégique fixe les grandes orientations du port, les modalités de son action, les dépenses et les recettes prévisionnelles.

Les modalités d'élaboration et de révision, ainsi que le contenu de ce document d'importance, lequel constitue une véritable feuille de route pour le port, sont renvoyés à un décret en Conseil d'État.

Encore une fois, nous regrettons ces renvois de plus en plus fréquents au texte réglementaire, qui ne permettent pas au Parlement de savoir exactement sur quoi il vote.

De plus, le projet stratégique peut prévoir que les activités résiduelles en matière de manutention sont confiées à des filiales. Cette filialisation pose évidemment des questions en termes de garantie des droits des travailleurs qui seront concernés. Elle débouchera sans doute sur une privatisation de certaines des missions du port et pourra mettre en péril les garanties en matière de sécurité, notamment s'agissant des opérations d'entretien ou de maintenance des infrastructures portuaires.

Telle sont les raisons pour lesquelles nous vous demandons, mes chers collègues, d'adopter les amendements n° 48 rectifié et 82 rectifié, qui visent à supprimer ces dispositions.

**M. le président.** L'amendement n° 10, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Outre la suppression d'un décret en Conseil d'État, l'amendement n° 10 est sous-tendu par quatre objectifs.

En premier lieu, cet amendement prévoit que le projet stratégique aborde la question de l'intéressement des salariés du port, y compris du directeur du port. La réalisation des objets du plan stratégique sera d'autant plus probable que tous les acteurs du port y trouveront un intérêt financier.

En deuxième lieu, les mesures proposées tendent à faire en sorte que les contrats stratégiques obéissent aux orientations nationales en matière de dessertes intermodales.

Cette disposition vise à pallier l'absence de Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, le CIACT, autrefois dénommé Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, le CIADT.

En effet, le dernier CIADT date de 2003. Il était prévu d'organiser un CIACT au printemps 2008, afin de concrétiser les conclusions du Grenelle de l'environnement. Or, aujourd'hui, force est de constater que ce CIACT a pris du retard, ce que je regrette profondément.

C'est pourquoi je souhaite, par cet amendement, que les projets stratégiques respectent les orientations nationales en matière de dessertes intermodales. Nous devons éviter les investissements redondants ou mal conçus.

C'est uniquement grâce à des dessertes efficaces, compétitives et fiables que nous pourrions développer nos ports. 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 de faire baisser les coûts. Comme le dit l'adage, connu dans les milieux portuaires, et que vous avez d'ailleurs cité, monsieur le secrétaire d'État : « la bataille des ports se gagne à terre ».

En troisième lieu, cet amendement a pour objet d'obliger le grand port maritime à conclure un contrat pluriannuel avec l'État et, éventuellement, les collectivités territoriales intéressées, afin que tous les acteurs institutionnels se sentent concernés par le développement du port, surtout lors de cette phase de mutation profonde qui s'ouvre avec le projet de loi.

En quatrième lieu, l'amendement prévoit que le contrat pluriannuel porte également sur l'évolution de la part de dividendes demandés par l'État.

Je rappelle que mon collègue Jean-Yves Besselat, rapporteur de ce texte à l'Assemblée nationale, a fait adopter, en 2005, un amendement visant à aligner le régime des dividendes versés par les ports autonomes maritimes à l'État sur le droit commun applicable aux établissements publics de l'État. Ainsi, depuis 2005, les ports ont à verser non plus 50 % de l'excédent net, mais seulement 33 % du bénéfice distribuable de l'exercice.

Or les ports autonomes ont versé 27,5 millions d'euros à l'État en 2006 au titre des dividendes, alors que cette somme variait traditionnellement entre 2 et 7 millions d'euros ; le rapport Gressier en fait état, à la page 13.

En outre, les conseils d'administration ont été mis devant le fait accompli fin décembre 2006, sans information préalable.

C'est pourquoi je vous présente cet amendement tendant à obliger l'État à conclure avec chaque grand port un contrat pluriannuel déterminant l'évolution de la part des dividendes qu'il prélèvera. Il est en effet essentiel que les ports bénéficient d'une certaine visibilité pour leurs investissements.

Les mesures proposées s'inspirent de ce qui se passe au port d'Anvers ; la nouvelle équipe municipale a, certes, augmenté la contribution du port, mais elle s'est engagée en échange à garantir au port un cadre pluriannuel.

Je m'explique : compte tenu des investissements extrêmement importants que les ports auront à réaliser, il est essentiel que ceux-ci connaissent les moyens financiers dont ils disposeront pour leurs projets. Le contrat pluriannuel leur permettra de savoir à l'avance ce qu'ils devront reverser à l'État et de planifier leurs investissements en conséquence.

**M. le président.** L'amendement n° 80, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement vise à créer le principe d'un schéma directeur d'aménagement sur la circonscription du port.

**M. le président.** L'amendement n° 85, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Cet amendement a le même objet que l'amendement n° 80, mais la rédaction proposée me paraît techniquement meilleure. À l'évidence, je ne porte pas de jugement de valeur.

Je proposerai donc à M. Josselin de bien vouloir retirer son amendement au profit de celui du Gouvernement.

**M. le président.** L'amendement n° 66, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement vise à rendre obligatoire la conclusion d'un contrat pluriannuel entre les acteurs du développement portuaire.

**M. le président.** L'amendement n° 79, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** On nous reprochera peut-être d'insister lourdement, mais cet amendement vise à réaffirmer le rôle de l'État en matière d'aménagement des accès des marchandises aux grands ports maritimes

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** S'agissant de l'amendement n° 48 rectifié, nos ports ont pâti d'un désengagement de l'État, qui refuse, depuis plusieurs années, de leur assigner une stratégie globale.

L'article L. 103-1 du code des ports maritimes va dans le bon sens, puisqu'il confie au conseil de surveillance la charge de définir lui-même ses grandes orientations, les modalités de son action, les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.

La commission émet donc un avis défavorable.

En ce qui concerne l'amendement n° 80, je comprends les motivations de nos collègues, mais le dispositif proposé me paraît inutile, car la commission des affaires économiques a déjà inscrit solennellement à l'article L. 101-3 du code des ports maritimes que les missions du grand port maritime devaient respecter à la fois les règles de la concurrence et les enjeux du développement durable.

En outre, j'ai présenté un amendement prévoyant que les projets stratégiques des grands ports respectent les orientations nationales en matière de dessertes intermodales.

Par conséquent, je vous demande, monsieur Josselin, de bien vouloir retirer cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

En revanche, la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 85 du Gouvernement.

Il est, en effet, essentiel que les ports puissent concilier les enjeux de développement durable et l'impératif de compétitivité. La création de zonages contribuera à apaiser les inquiétudes des défenseurs de l'environnement. L'intérêt bien compris des grands ports est, me semble-t-il, de préserver les zones naturelles. Je suis convaincu que les autorités portuaires conserveront une vision intégrée de leur développement.

L'amendement n° 66 est satisfait par le IV de l'amendement n° 10, qui comporte d'autres aspects. Je sollicite donc le retrait de l'amendement n° 66 ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement n° 79 est 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. Je demande donc, là encore, le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** En ce qui concerne l'amendement n° 48 rectifié, le Gouvernement émet un avis défavorable, pour les raisons développées par la commission.

J'indique par avance que le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 82 rectifié, déjà présenté par son auteur.

S'agissant de l'amendement n° 10, le point I concernant l'intéressement est important, mais il est d'ordre réglementaire. Monsieur le rapporteur, cette disposition figurera dans la liste fixée par décret des points obligatoires du projet stratégique et je m'engage à vous associer à l'élaboration de ce décret.

Sur le point II relatif à la compatibilité du projet stratégique avec le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement émet, à l'évidence, un avis favorable.

Concernant le point III, le Gouvernement est défavorable à la référence au Conseil d'État ; je l'ai indiqué précédemment.

Quant au point IV, rendre obligatoire les contrats pluriannuels me semble une très bonne idée, et j'émet un avis favorable.

Sur le point V relatif à la politique de dividendes, il est effectivement essentiel que l'État intervienne dans ce domaine puisqu'il est le propriétaire. Il s'agit d'une disposition d'ordre réglementaire, mais je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

Je me suis déjà exprimé sur l'amendement n° 80.

Enfin, l'amendement n° 66 est satisfait par le IV de l'amendement n° 10, et l'amendement n° 79 par le II du même amendement. J'émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 48 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'État, hormis les points II et IV sur lesquels vous avez émis un avis favorable, j'ai bien noté que figurera dans le décret le point essentiel de l'intéressement des salariés. C'est une question de motivation pour ces derniers, et je suis convaincu que tout le monde en sera d'accord.

Je supprime donc le I de mon amendement, de même que le III visant la référence au Conseil d'État.

Quant au point V sur lequel vous vous en êtes remis à la sagesse du Sénat, j'espère qu'il sera adopté par la Haute Assemblée.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 10 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, ainsi libellé :

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.

Je mets aux voix cet amendement n° 10 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Josselin, l'amendement n° 80 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** Il y a une nuance entre les « documents graphiques » visés par l'amendement n° 85 et le « schéma directeur d'aménagement » que nous proposons.

Je comprends que l'on craigne d'introduire quelques lourdeurs avec cette disposition, mais devons-nous prendre le risque d'un aménagement qui ne respecterait pas toutes les contraintes d'un développement durable ?

C'est précisément parce que le schéma directeur d'aménagement implique l'obligation de mener une réflexion en profondeur sur le devenir du port que nous le préconisons.

Telle est la raison pour laquelle je maintiens cet amendement.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 85.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Josselin, l'amendement n° 66 est-il maintenu ?

**M. Charles Josselin.** Cet amendement étant satisfait par l'amendement n° 10 rectifié, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 66 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 79.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 82 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 55 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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

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

La parole est à M. Gérard Le Cam.

**M. Gérard Le Cam.** Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, vous saisissez sans peine le sens de cet amendement, qui vise à protéger les salariés des ports.

En effet, la rédaction proposée pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes indique que le grand port maritime pourra, à titre exceptionnel et si son projet stratégique le prévoit, continuer d'exploiter des outillages, notamment par le recours à des filiales.

Vous l'aurez compris tout au long de ce débat, nous sommes, par principe, opposés à la privatisation de l'exploitation des outillages. Cependant, en nous plaçant dans la logique de ce projet de loi et des dérogations limitatives qu'il prévoit, nous considérons que, lorsque l'autorité portuaire est autorisée à exploiter des outillages par le biais de filiales, il est nécessaire de prévoir que ces filiales seront majoritairement publiques.

Le fait que le grand port maritime soit l'actionnaire majoritaire en cas de filialisation est un gage de sécurité, notamment si un ou plusieurs actionnaires se désengagent.

À défaut, ce sont les armateurs maritimes qui prendront le contrôle de ces filiales et, ce faisant, maîtriseront d'un bout à l'autre la chaîne logistique.

Aussi, nous sommes particulièrement inquiets de la pérennité de cette organisation. Que se passera-t-il si, par exemple, tel armateur décide de se dégager d'un port pour aller s'implanter ailleurs ? Ce projet de loi ne contient aucune disposition visant à imposer aux armateurs une durée d'engagement minimum. Seul l'établissement public est contraint de réintégrer ses salariés en cas de licenciement. Une nouvelle fois, c'est le secteur public qui prend tous les risques, risques auxquels s'ajoutent ceux d'une précarisation des salariés de ces nouvelles filiales.

Il est donc particulièrement important que les ports disposent de personnels permanents, qualifiés et compétents pour l'exploitation des outillages.

Nous estimons, en conséquence, que les filiales chargées de l'exploitation des outillages spécifiés dans le projet stratégique doivent être majoritairement détenues par le grand port maritime, donc majoritairement publiques.

Tel est le sens de cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 67, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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,

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Cet amendement se justifie pour deux raisons : cette référence à l'exceptionnel, d'une part, ne contribue guère à la sécurité juridique du texte et, d'autre part, nous paraît compliquer une situation dont on ignore ce qu'elle sera, notamment du point de vue de l'offre manutentionnaire dans certains ports.

Dès lors que le projet stratégique le prévoit, il nous semble que le port pourrait exploiter les outillages non pas à titre exceptionnel, mais de manière pérenne. Cela serait de nature à sécuriser son avenir plutôt qu'à le compromettre.

**M. le président.** L'amendement n° 69, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

I. – Aux 1° et 2° du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, après le mot :

filiales

insérer les mots :

majoritairement publiques

II. – Au 3° du même texte, après le mot :

filiale

insérer les mots :

majoritairement publique

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Je retire cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 69 est retiré.

L'amendement n° 11, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer une restriction qui n'est pas justifiée. En effet, il semble que rien n'impose, juridiquement, que les prises de participations du port doivent se limiter aux entreprises de l'Union européenne.

En outre, j'observe que l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, introduit par l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, ne fait aucune référence à cette restriction géographique. En effet, cet article dispose : « 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 ».

Ce point est très important, monsieur le secrétaire d'État. Au cours des visites que j'ai effectuées à l'étranger, j'ai constaté que les ports s'engageaient dans cette politique sur l'ensemble du territoire mondial, parce qu'ils considèrent que c'est un enjeu de développement important pour eux.

**M. le président.** L'amendement n° 68, présenté par MM. Josselin, Guérini et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le cinquième alinéa (4°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 103-2 du code des ports maritimes par les mots :

et dont le capital est majoritairement détenu par des autorités publiques

La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Je retire également cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 68 est retiré.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Charles Revet, rapporteur.** S'agissant de l'amendement n° 82 rectifié, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, le principe de la vente des outillages publics n'est pas un principe général et absolu ; il comporte des exceptions énumérées précisément à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes. C'est pourquoi il convient de conserver cet article.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable.

Pour ce qui est de l'amendement n° 55 rectifié, il convient au préalable de dissiper un malentendu : la notion de filiale du port implique nécessairement que celui-ci détienne plus de 50 % du capital de l'entreprise. Donc, il n'y a pas lieu de préciser que le port doit détenir une part majoritaire du capital de ses filiales.

En outre, on ne peut raisonnablement supprimer le caractère exceptionnel des dérogations prévues par l'article L. 103-2, au risque de remettre en cause l'un des objectifs principaux du projet de loi.

Par ailleurs, la possibilité pour le port d'assurer, en régie ou par l'intermédiaire de filiales, des activités ou des prestations non accessoires serait contraire à l'esprit du texte.

C'est pourquoi, la commission émet un avis défavorable.

Enfin, la suppression du caractère exceptionnel des dérogations accordées par l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, objet de l'amendement n° 67, serait contradictoire avec la logique même du projet de loi.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'amendement n° 82 rectifié.

Pour les mêmes raisons que celles qui ont été avancées M. le rapporteur, le Gouvernement émet également un avis défavorable sur l'amendement n° 55 rectifié.

L'adoption de l'amendement n° 67 aurait pour conséquence de « casser » l'esprit de la loi. C'est pourquoi le Gouvernement émet avis défavorable.

En revanche, il émet un avis favorable sur l'amendement n° 11.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 82 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 55 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 67.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 12, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Charles Revet, rapporteur.** Cet amendement vise à permettre aux collectivités territoriales ou à leurs groupements qui gèrent un port maritime, tels Calais ou Sète, de s'associer aux travaux d'un conseil de coordination portuaire, lequel rassemble un ou plusieurs grands ports maritimes et, le cas échéant, des ports autonomes fluviaux.

Il convient en effet d'encourager les partenariats entre les différents ports français. Je suis persuadé que l'union de leurs compétences sera gage de réussite et de compétitivité.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 12.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié.

*(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** L'amendement n° 52 rectifié, présenté par MM. Le Cam, Bret, Billout et Danglot, Mmes Didier et Terrade, M. Foucaud et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a organisé le transfert de propriété des infrastructures portuaires.

Sur ce fondement, l'ordonnance de 2005 entérine de nouvelles dispositions concernant les voies ferrées portuaires, qui relèveront désormais non plus de Réseau ferré de France, mais directement des autorités portuaires.

En outre, cette ordonnance traite également des opérations de maintenance actuellement réalisées par la SNCF sous convention avec les autorités portuaires ; ces opérations devront être mises en concurrence à partir du 31 décembre 2008.

Il est proposé, au travers de ce projet de loi portant réforme portuaire, d'aller encore plus loin dans le transfert de compétences en confiant aux grands ports maritimes la responsabilité pleine et entière des activités ferroviaires et l'organisation des dessertes, qui relevaient précédemment de la SNCF.

Cette nouvelle disposition va à l'encontre des enjeux de développement durable et de rééquilibrage intermodal. En effet, il nous paraît indispensable de conserver l'unicité du réseau en incluant le secteur portuaire.

Monsieur le secrétaire d'État, vous conviendrez qu'il s'agirait là de la meilleure solution pour se prémunir des problèmes d'interconnexion entre réseaux, surtout dans le contexte d'une multiplication des opérateurs.

De plus, nous considérons que le domaine maritime et portuaire doit rester sous maîtrise publique grâce à la coopération entre les différents opérateurs, chacune des entreprises étant responsable dans son activité. À défaut, et selon l'économie générale du texte, le grand port maritime sera tenté de confier l'ensemble de la chaîne logistique aux grands armateurs, également opérateurs ferroviaires, à l'image de CMA CGM.

Cette hypothèse fait peser de lourds risques sur la stratégie de développement durable qui est prônée par le Grenelle de l'environnement, d'autant que les investissements à réaliser, s'ils ne sont pas immédiatement rentables, restent urgents.

Nous estimons que la maîtrise publique est le gage crédible du développement d'un transport multimodal performant sur l'ensemble du territoire. Celui-ci passe, nous le répétons inlassablement, par des financements importants de la part de la puissance publique, garante de l'aménagement du territoire.

À défaut, la situation serait identique à celle du secteur ferroviaire : concentration des dessertes sur les axes rentables par les grandes autoroutes ferroviaires et abandon des services de proximité.

L'abrogation de l'ordonnance de 2005 permettrait d'en revenir à un système unifié de propriété des voies ferrées et d'organisation des dessertes, mais également de maintenance par la SNCF, dont on ne peut contester ni la compétence dans ces domaines ni le professionnalisme de ses agents.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** L'ordonnance du 2 août 2005 a permis aux ports de gérer eux-mêmes, en lieu et place de Réseau ferré de France, le réseau ferré situé à l'intérieur de leurs circonscriptions.

Cette mesure, attendue depuis longtemps par les responsables des ports, leur permettra de développer une politique de transport ferroviaire plus ambitieuse que par le passé.

Je regrette profondément que près de trois ans se soient écoulés entre la promulgation de cette ordonnance et la publication de ses arrêtés d'application. Bien entendu, je suis conscient que les efforts des grands ports maritimes à l'intérieur de leurs circonscriptions seraient vains si RFF ne mettait pas en place un plan de développement des transports cohérent et ambitieux.

Cela dit, rien ne serait plus dommageable pour les grands ports maritimes que l'instabilité législative. On ne saurait impunément revenir sur l'ordonnance de 2005, qui n'a pas encore été réellement mise en œuvre à ce jour.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable.

Monsieur le secrétaire d'État, ne serait-il pas opportun d'organiser une réunion entre les grands ports et Réseau ferré de France pour définir rapidement les priorités, afin que RFF les prenne en compte dans ses orientations ?

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Quelle est la situation actuelle ? À l'exception du port de Dunkerque, en raison de la nature des matériaux qui y transitent, la desserte ferroviaire de nos ports connaît un échec tragique et perd chaque année des parts de marché.

Je citerai l'exemple inverse des ports allemands, où le chemin de fer n'avait pas une part prépondérante : 70 % du trafic de conteneurs à plus de 300 kilomètres de Hambourg empruntent la voie ferrée. Car les ports allemands gèrent leur réseau ferroviaire et l'ont développé. Sur le port de Hambourg, cinquante opérateurs de proximité vont chercher les wagons, forment des trains complets et permettent ainsi à la *Deutsche Bundesbahn* ou à d'autres opérateurs privés de desservir l'Allemagne et l'ensemble de l'Europe. Voilà ce que nous voulons pour les ports français !

Le maintien du *statu quo* actuel serait dramatique ; ce serait un échec. Nous souhaitons que les ports soient les patrons de leur système ferroviaire, qu'ils favorisent la création d'opérateurs de proximité ; je leur ai d'ailleurs déjà donné des instructions en ce sens, y compris dans le cadre de la structure juridique actuelle.

À partir de là, il nous faut accomplir un effort extraordinaire pour développer le transport ferroviaire au départ de nos ports. Le trafic de conteneurs sur moyenne et longue distance va augmenter ; il est parfaitement adapté, par le transport combiné, au mode ferroviaire. Nous aurons ainsi le report modal que nous souhaitons. C'est donc une disposition essentielle.

C'est la raison pour laquelle, madame Didier, tout en comprenant votre analyse, je ne la partage pas, car la situation actuelle est un échec.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 52 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

TITRE II

## DISPOSITIONS DIVERSES

### Articles additionnels avant l'article 2

**M. le président.** L'amendement n° 22, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Cet amendement a pour objet de transférer à l'autorité portuaire le pouvoir d'affecter le produit des droits de port.

Auparavant, l'article L. 211-3 du code des ports maritimes renvoyait à un décret ; ces dispositions trouvaient leur origine dans la notion de budget unique de l'État, c'est-à-dire la non-affectation des recettes aux dépenses.

À partir du moment où des changements interviennent, il est souhaitable que l'autorité portuaire puisse affecter le produit des droits de port.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Aujourd'hui, dans certains ports gérés par des collectivités territoriales, les droits de port sont perçus par les chambres de commerce et d'industrie. Certaines collectivités territoriales, en tant qu'autorités concédantes, souhaiteraient percevoir directement ces droits de port.

Cet amendement concerne les ports d'outre-mer pour lesquels l'État est l'autorité portuaire et les ports gérés par les collectivités territoriales.

J'observe que la modification proposée pourrait être réalisée par voie réglementaire, puisque l'article L. 211-3 du code des ports maritime dispose justement que l'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire.

C'est pourquoi, sur cet amendement, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat. Mais elle aimerait connaître l'avis du Gouvernement.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je souhaiterais que M. Jean-François Le Grand veuille bien retirer cet amendement.

L'affectation du produit des droits de port est de nature réglementaire, mais je comprends la demande légitime des autorités portuaires de percevoir les droits de port à la place de leur concessionnaire. Toutefois, cette disposition aurait également un impact sur les ports ultra-marins qui relèvent de l'État. Or nous ne sommes pas encore fixés sur leur avenir, puisque nous avons créé une mission pour envisager leur évolution.

Donc, je préférerais pour l'instant ne pas modifier la loi et prévoir une révision rapide du texte de nature réglementaire. Dès lors, je prendrais l'engagement de réunir très rapidement toutes les associations représentant les collectivités concernées, notamment les communes, les intercommunalités, l'Assemblée des départements de France, l'Association des régions de France et, éventuellement, des associations spécifiques à l'outre-mer.

**M. le président.** Monsieur Le Grand, l'amendement n° 22 est-il maintenu ?

**M. Jean-François Le Grand.** Monsieur le secrétaire d'État, je comprends la difficulté qu'il y aurait à modifier un dispositif excluant les ports ultra-marins. Je m'en remets donc à votre explication et je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 22 est retiré.

L'amendement n° 21 rectifié, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

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, les mots : « est compétente » sont remplacés par les mots : « , ou les groupements dont elles font partie, sont compétents ».

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Il s'agit simplement d'adapter notre législation à l'évolution des mœurs et de faire en sorte que les groupements régionaux puissent être associés à ces travaux.

J'ai rectifié cet amendement à la demande de la commission, de manière que sa formulation soit plus conforme au droit.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** Le présent amendement vise à permettre à des groupements régionaux comme les syndicats mixtes régionaux d'aménager et d'exploiter des ports maritimes de commerce, ainsi que des ports de plaisance. Sur le principe, cet amendement me semble convaincant, mais nous ne disposons pas de suffisamment d'informations pour en apprécier le bien-fondé.

En outre, l'objet même du projet de loi portant réforme portuaire n'aborde pas explicitement la question des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Là encore, monsieur le secrétaire d'État, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat. Si le Gouvernement en fait de même, il y a des chances pour que le Sénat émette un vote favorable. *(Sourires.)*

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement s'en remet également à la sagesse de la Haute Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 21 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 2.

**M. Jean-François Le Grand.** Je remercie le Sénat de sa sagesse !

**M. le président.** L'amendement n° 23, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Cet amendement a pour objet la suppression du délai de trois ans fixé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports pour la création de sociétés portuaires.

Ce délai, qui ne figurait pas dans les dispositions relatives aux aéroports et aux sociétés aéroportuaires, doit être supprimé afin de se mettre en conformité avec le droit en vigueur. Mais il convient surtout de laisser du temps à la création possible de ces sociétés portuaires.

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

**M. Charles Revet, rapporteur.** La loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a fixé un délai de trois ans à compter de la publication de la loi, délai pendant lequel la collectivité territoriale propriétaire d'un port qui est décentralisé peut, à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire au capital majoritairement public.

Ce délai devait avoir un rôle d'incitation à la création de sociétés portuaires. Je remarque, là encore, que cet amendement ne répond pas exactement à l'objet du projet de loi, qui ne concerne pas essentiellement les ports confiés aux collectivités territoriales.

Cela dit, j'émettrai le même avis de sagesse que tout à l'heure, en sollicitant l'avis du Gouvernement.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 2.

## Article 2

À l'article L. 221-1 du code de l'urbanisme les mots : « et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 » sont remplacés par les mots : « , les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 et les grands ports maritimes ». – *(Adopté.)*

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

## TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la protection du secret des sources des journalistes.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 341, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'adminis-

tration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, transmis par 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.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 344, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

12

### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de Mmes Nicole Borvo Cohen-Seat, Éliane Assassi, Josiane Mathon-Poinat, Marie-France Beaufils, 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.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 343, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

13

### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu de 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.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 345, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

14

### TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil abrogeant le règlement (CE) n° 752/2007 du Conseil du 30 mai 2007 relatif à l'administration de certaines restrictions à l'importation de certains produits sidérurgiques en provenance d'Ukraine.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3864 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil concernant certaines procédures d'application de l'accord de stabilisation et d'association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Bosnie-et-Herzégovine, d'autre part, ainsi que de l'accord intérimaire entre la Communauté européenne, d'une part, et la Bosnie-et-Herzégovine, d'autre part.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3865 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE, Euratom) n° 1150/2000 portant application de la décision 2000/597/CE, Euratom relative au système des ressources propres des Communautés.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3866 et distribué.

15

### DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

**M. le président.** J'ai reçu de 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.

Le rapport d'information sera imprimé sous le n° 342 et distribué.

16

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 21 mai 2008, à 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.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le mercredi 21 mai 2008, à zéro heure vingt-cinq.)*

*La Directrice  
du service du compte rendu intégral,  
MONIQUE MUYARD*

### QUESTION ORALE

REMISE À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Devenir de la base aérienne 116 de Luxeuil-les-Bains*

253. – 22 mai 2008. – **M. Yves Krattinger** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur les conséquences graves d'une éventuelle fermeture de la base aérienne 116 située à proximité de Luxeuil-les-Bains, dans le département de la Haute-Saône. Cette annonce a plongé l'ensemble des haut-saônois dans un profond désarroi. En effet, cette base aérienne, totalement acceptée par la population, vit en très étroite relation avec toute la région de Luxeuil depuis de nombreuses décennies. Outre la perte d'un élément stratégique de notre système militaire, la disparition de cette base serait objectivement à l'origine d'une véritable catastrophe économique pour l'ensemble de ce territoire, qui connaît déjà une baisse de population très importante (moins 11 % pour la seule ville de Luxeuil sur les huit dernières années) et des difficultés économiques considérables dans la mesure où près de 1 800 agents travaillent sur ce site. Cet effectif est à rapprocher du nombre de chômeurs enregistrés sur le bassin d'emploi de Luxeuil, qui s'élève déjà à 2 500. Sans méconnaître la nécessité de moderniser notre dispositif de défense nationale, l'hypothèse de la disparition de la base aérienne de Luxeuil se révélerait totalement incohérente en matière d'aménagement du territoire et absolument inenvisageable pour le département de la Haute-Saône. Si elle était avérée, cette disparition succéderait à celle du 1<sup>er</sup> régiment de dragons de Lure survenue en 1996. Au regard de tous ces éléments, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions réelles du Gouvernement concernant le devenir de la base de Luxeuil, à laquelle l'ensemble de la population haut-saônoise reste profondément attaché.

*Collecte de sang*

254. – 22 mai 2008. – **M. Adrien Gouteyron** attire l'attention de **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative** sur le problème de l'augmentation des besoins en matière de collecte du sang. En effet, depuis 2001, les besoins sont constamment à la hausse : de 2 à 3 % par an avec une accélération ces dernières années (+ 5 %). L'allongement de l'espérance de vie, les progrès de la médecine et la confiance retrouvée des professionnels de la santé dans les produits sanguins expliquent en partie cette tendance. Devant cette pression quotidienne, les collectes se multiplient afin d'avoir des stocks de sécurité conséquents. En Haute-Loire, le taux de donneurs est supérieur à la

moyenne nationale : il est de 8 % (16 917 donneurs) contre 4 % au niveau national. Malgré cette générosité, l'application des nouvelles normes européennes, d'ici à quelques semaines, écartera 10 % de donneurs potentiels. Il lui demande donc de lui indiquer si des risques de pénurie existent et comment, le cas échéant, le Gouvernement entend les pallier.

*Statut universitaire des enseignants de médecine générale*

255. – 22 mai 2008. – **M. René-Pierre Signé** appelle l'attention de **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative** sur la situation inquiétante, qu'elle connaît déjà, de la démographie médicale qui réduit l'accès aux soins de la population. Cette situation est aggravée par l'absence de mesures pour l'enseignement de la médecine générale à l'université, ce qui conduit à détourner les étudiants de la discipline et à décourager les enseignants. Les enseignants de médecine générale devaient bénéficier d'un statut d'universitaire qui leur manquait. Chacun sait que la formation initiale des médecins généralistes est le premier domaine où des mesures urgentes s'imposent pour arrêter l'inéluctable baisse démographique. Or, il semblerait qu'il n'y ait aucun titulaire dans cette discipline dix-huit mois après la création d'une option médecine générale au sein du Conseil national des universités. Les premières nominations seraient reportées à 2009. Seuls trois équivalents temps plein, soit huit créations de postes d'associés, sont prévus à la rentrée prochaine pour toute la France, ce qui ne satisfait pas les promesses qui ont été faites. Il lui demande si l'on peut espérer que la reconnaissance d'un statut universitaire aux enseignants de médecine générale soit effective et qu'elle débouche sur des mesures concrètes et appréciables.

*Conditions de ressources des bénéficiaires  
de la couverture maladie universelle et effets de seuil*

256. – 22 mai 2008. – **M. Ambroise Dupont** appelle l'attention de **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative** sur l'effet de seuil qu'entraînent les conditions de ressources des bénéficiaires de la couverture maladie universelle. Selon les termes des articles L. 380-2 et suivants du code de la sécurité sociale, c'est l'ensemble des revenus du foyer qui est pris en compte pour le calcul du plafond de ressources au-delà duquel les bénéficiaires perdent leur droit à la couverture maladie universelle. Lorsque les parents accèdent à un emploi, la perte du bénéfice de la CMU est alors compensée, pour l'ensemble du foyer, par l'accès à l'assurance maladie sur la base du régime obligatoire. Mais rien n'est prévu lorsque ce sont les enfants présents au foyer dont les revenus contribuent au dépassement du plafond de ressources. Lorsqu'un des enfants du foyer accède enfin à un emploi rémunéré, il doit le plus souvent se maintenir au domicile parental le temps de trouver un logement indépendant et d'être en mesure de s'installer en toute indépendance. Il arrive alors que les revenus du foyer dépassent, pour quelques mois seulement, le plafond des ressources et que l'accès d'un enfant à l'emploi salarié ait pour effet de priver ses parents et frères et sœurs de la couverture du risque maladie dont ils bénéficiaient au titre de la CMU sans pour autant leur ouvrir droit à une couverture maladie

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du mardi 20 mai 2008

#### SCRUTIN n° 92

*sur la motion n° 18 rectifié, présentée par MM. Gérard Le Cam, Robert Bret, Michel Billout et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, tendant à opposer la question préalable au projet de loi portant réforme portuaire (urgence déclarée)*

Nombre de votants.....	328
Suffrages exprimés.....	225
Pour.....	23
Contre.....	202

Le Sénat n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (23) :

*Pour* : 23.

##### GRUPE UNION CENTRISTE-UDF (30) :

*Contre* : 30.

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

*Contre* : 9.

*Abstention* : 7. – MM. Nicolas Alfonsi, Jean-Michel Baylet, André Boyer, Yvon Collin, Gérard Delfau, François Fortassin, François Vendasi.

##### GRUPE SOCIALISTE (96) :

*Abstention* : 96.

##### GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (159) :

*Contre* : 157.

N'ont pas pris part au vote : 2. – M. Christian Poncelet, président du Sénat et M. Philippe Richert, qui présidait la séance.

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

*Contre* : 6.

#### Ont voté pour

Éliane Assassi	Michel Billout	Jean-Claude Danglot
François Autain	Nicole	Annie David
Marie-France Beauflis	Borvo Cohen-Seat	Michèle Demessine
Pierre Biarnès	Robert Bret	Évelyne Didier

Guy Fischer  
Thierry Foucaud  
Brigitte  
Gonthier-Maurin  
Gélita Hoarau

Nicolas About  
Philippe Adnot  
Jean-Paul Alduy  
Jean-Paul Amoudry  
Pierre André  
Philippe Arnaud  
Jean Arthuis  
Denis Badré  
Gérard Bailly  
José Balarello  
Gilbert Barbier  
Bernard Barraux  
René Beaumont  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Pierre

Bernard-Reymond  
Roger Besse  
Laurent Bêteille  
Joël Billard  
Claude Biwer  
Jean Bizet  
Jacques Blanc  
Paul Blanc  
Pierre Bordier  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Brigitte Bout  
Jean Boyer  
Jean-Guy Branger  
Dominique Braye  
Paulette Brisepierre  
Louis de Broissia  
Elie Brun  
François-Noël Buffet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean-Claude Carle  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu  
Raymond Couderc  
Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier

Robert Hue  
Gérard Le Cam  
Josiane  
Mathon-Poinat  
Jack Lalite

#### Ont voté contre

Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Christian Demuyneck  
Marcel Deneux  
Gérard Dériot  
Béatrice Descamps  
Sylvie Desmarescaux  
Denis Detcheverry  
Yves Détraigne  
Muguette Dini  
Éric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet  
Daniel Dubois  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Catherine Dumas  
Ambroise Dupont  
Bernadette Dupont  
Jean-Léonce Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Émin  
Jean-Paul Émorine  
Michel Esneu  
Jean-Claude Étienne  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Françoise Férat  
André Ferrand  
Gaston Flosse  
Alain Fouché  
Jean-Pierre Fourcade  
Bernard Fournier  
Jean François-Poncet  
Yves Fréville  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle  
Garriaud-Maylam  
Christian Gaudin  
Jean-Claude Gaudin  
Gisèle Gautier  
Jacques Gautier  
Patrice Gélard  
Alain Gérard

Ivan Renar  
Odette Terrade  
Bernard Vera  
Jean-François Voguet

François Gerbaud  
Charles Ginésy  
Adrien Giraud  
Francis Giraud  
Paul Girod  
Nathalie Goulet  
Jacqueline Gourault  
Alain Gourmac  
Adrien Gouteyron  
Francis Grignon  
Louis Grillot  
Georges Gruillot  
Charles Guené  
Michel Guerry  
Hubert Haenel  
Françoise Henneron  
Pierre Hérisson  
Marie-Thérèse  
Hermange  
Michel Houel  
Jean-François  
Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-Jacques Hyest  
Soibahadine Ibrahim  
Ramadani  
Pierre Jarlier  
Jean-Jacques Jégou  
Jean-Marc Juilhard  
Christiane  
Kammermann  
Fabienne Keller  
Joseph Kergeris  
Pierre Laffitte  
Alain Lambert  
Marc Laménie  
Élisabeth Lamure  
Gérard Larcher  
André Lardeux  
Robert Laufoaulu  
Jean-René Lecercf  
Dominique Leclerc  
Jacques Legendre  
Jean-François  
Le Grand  
Philippe Leroy

Gérard Longuet  
Simon Loueckhote  
Roland du Luart  
Lucienne Malovry  
Philippe Marini  
Daniel Marsin  
Pierre Martin  
Jean Louis Masson  
Colette Mélot  
Jean-Claude Merceron  
Michel Mercier  
Lucette  
Michaux-Chevry  
Alain Milon  
Jean-Luc Miraux  
Aymeri  
de Montesquiou  
Catherine  
Morin-Desailly  
Dominique  
Mortemousque  
Georges Mouly  
Bernard Murat  
Philippe Nachbar

Philippe Nogrix  
Georges Othily  
Jacqueline Panis  
Monique Papon  
Charles Pasqua  
Anne-Marie Payet  
Jean Pépin  
Jacques Peyrat  
Jackie Pierre  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Rémy Pointereau  
Ladislav Poniatowski  
Hugues Portelli  
Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia  
Jean Puech  
Jean-Pierre Raffarin  
Henri de Raincourt  
Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Henri Revol  
Henri de Richemont

Yves Rispat  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Janine Rozier  
Bernard Saugey  
Bernard Seillier  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Daniel Soulage  
Louis Souvet  
Yannick Texier  
Michel Thiollière  
Henri Torre  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Jacques Valade  
André Vallet  
Jean-Marie  
Vanlerenberghe  
Alain Vasselle  
Jean-Pierre Vial  
Jean-Paul Virapoullé  
François Zocchetto

Josette Durrieu  
Bernard Dussaut  
François Fortassin  
Jean-Claude Frécon  
Bernard Frimat  
Charles Gautier  
Jacques Gillot  
Jean-Pierre Godefroy  
Jean-Noël Guérini  
Claude Haut  
Odette Herviaux  
Annie  
Jarraud-Vergnolle  
Charles Josselin  
Alain Journet  
Bariza Khiari  
Yves Krattinger  
Philippe Labeyrie  
Serge Lagauche  
Serge Larcher  
Raymonde Le Texier  
Alain Le Vern  
André Lejeune  
Louis Le Pensec

Claude Lise  
Roger Madec  
Philippe Madrelle  
Jacques Mahéas  
François Marc  
Jean-Pierre Masseret  
Marc Massion  
Pierre Mauroy  
Jean-Luc Mélenchon  
Louis Mermaz  
Jean-Pierre Michel  
Gérard Miquel  
Michel Moreigne  
Jacques Muller  
Jean-Marc Pastor  
Daniel Percheron  
Jean-Claude  
Peyronnet  
Jean-François Picheral  
Bernard Piras  
Jean-Pierre Plancade  
Gisèle Printz  
Marcel Rainaud  
Daniel Raoul

Paul Raoult  
Daniel Reiner  
Thierry Repentin  
Roland Ries  
Gérard Roujas  
André Rouvière  
Michèle  
San Vicente-  
Baudrin  
Claude Saunier  
Patricia Schillinger  
Michel Sergent  
Jacques Siffre  
René-Pierre Signé  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Catherine Tasca  
Michel Teston  
Jean-Marc Todeschini  
Robert Tropeano  
André Vantomme  
François Vendasi  
Dominique Voynet  
Richard Yung

#### Abstentions

Nicolas Alfonsi  
Jacqueline Alquier  
Michèle André  
Bernard Angels  
David Assouline  
Bertrand Auban  
Robert Badinter  
Jean-Michel Baylet  
Jean-Pierre Bel  
Maryse Bergé-Lavigne  
Jean Besson  
Marie-Christine  
Blandin

Yannick Bodin  
Didier Boulaud  
Alima  
Boumediene-Thiery  
André Boyer  
Yolande Boyer  
Nicole Bricq  
Jean-Pierre Caffet  
Claire-Lise Champion  
Jean-Louis Carrère  
Bernard Cazeau  
Monique  
Cérisier-ben Guiga

Michel Charasse  
Yvon Collin  
Gérard Collomb  
Pierre-Yves Collombat  
Roland Courteau  
Yves Dauge  
Gérard Delfau  
Jean-Pierre Demerliat  
Christiane Demontès  
Jean Desessard  
Claude Domeizel  
Michel  
Dreyfus-Schmidt

#### N'ont pas pris part au vote

M. Christian Poncelet, président du Sénat, et M. Philippe Richert, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 327  
Nombre des suffrages exprimés : ..... 225  
Majorité absolue des suffrages exprimés : ..... 113  
Pour l'adoption : ..... 23  
Contre : ..... 202

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.





## ABONNEMENTS

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

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

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

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

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

---

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

---

**Prix du numéro : 2,20 €**