

N° 331

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 mai 2008

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur le projet de loi portant réforme portuaire (urgence déclarée),

Par M. Charles REVET,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Jean Pépin, Bruno Sido, Daniel Soulage, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Raymond Couderc, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Jean Desessard, Mme Évelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Élisabeth Lamure, MM. Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jacques Muller, Mme Jacqueline Panis, MM. Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Yannick Texier.

Voir le numéro :

Sénat : 300 (2007-2008)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LE DÉCROCHAGE INQUIÉTANT DES PORTS FRANÇAIS	7
A. LES MUTATIONS DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL ONT AFFAIBLI LES PORTS FRANÇAIS	7
1. <i>Le transport maritime international : forte croissance et oligopole</i>	7
a) Une croissance soutenue du trafic maritime	7
b) Une forte concentration du secteur	7
2. <i>Le paradoxe des ports français : des atouts majeurs, un déclin inquiétant</i>	9
a) Des atouts indéniables	9
b) Les mauvaises performances françaises, surtout dans le domaine des conteneurs	9
c) La grande diversité des ports français	11
B. LES CAUSES DU DÉCLIN PORTUAIRE FRANÇAIS	12
1. <i>Des réseaux de desserte ferrée et fluviale embryonnaires</i>	12
a) Le poids exorbitant du transport routier	13
b) L'échec du fret ferroviaire	13
c) Le renouveau du trafic fluvial	14
2. <i>L'absence de commandement unique</i>	15
a) La mauvaise coordination entre les portiqueurs et les dockers	15
b) Le coût de cette mauvaise organisation du travail.....	17
c) Une dilution des responsabilités pénales	17
3. <i>L'Etat stratège dramatiquement absent</i>	18
a) Une stratégie globale introuvable.....	18
b) Un retrait de l'Etat investisseur	19
c) Des relations contractuelles entre les ports et les opérateurs à revoir	19
d) Un parc d'outillage vétuste et coûteux.....	20
4. <i>La gouvernance des ports est perfectible</i>	20
a) Le « port outil » : un modèle français suranné	20
b) Le conseil d'administration des ports autonomes manque de pouvoirs	21
c) Des services de ressources humaines à développer	22
II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI	23
A. LE TEXTE DU PROJET DE LOI	23
B. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION	24
1. <i>Les principes qui ont guidé votre commission</i>	24
2. <i>Les amendements proposés par votre commission</i>	24
EXAMEN DES ARTICLES	27
• TITRE I^{er} Organisation portuaire et grands ports maritimes	27
• <i>Article 1^{er}</i> (Articles L. 100-1 à L. 106-3 [nouveaux] du code des ports maritimes) Organisation portuaire et grands ports maritimes	28
• TITRE II DISPOSITIONS DIVERSES	48
• <i>Article 2</i> (Article L. 221-1 du code de l'urbanisme) Réserve foncière	48
• <i>Article 3</i> (Articles 1518 A bis et 1464 J [nouveaux] du code général des impôts) Avantages fiscaux des entreprises de manutention ayant acquis des outillages publics	49

• TITRE III DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....	52
• <i>Article 4</i> (Annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983) Règles spécifiques pour le conseil de surveillance	52
• <i>Article 5</i> Délai de cession des outillages et régime de propriété.....	53
• <i>Article 6</i> Projet stratégique.....	54
• <i>Article 7</i> Procédures de vente des outillages	55
• <i>Article 8</i> Liste des critères de transfert du personnel.....	58
• <i>Article 9</i> Accord cadre tripartite relatif aux mesures d'accompagnement du transfert de personnel	59
• <i>Article 10</i> Mesures d'accompagnement du transfert de personnel à défaut d'accord cadre.....	61
• <i>Article 11</i> Convention ou accord dans l'entreprise	62
• <i>Article additionnel après l'article 11</i> Régime de retraite des salariés non cadres	64
• <i>Article 12</i> Biens remis aux ports autonomes et vente des biens immobiliers.....	65
• <i>Article 13</i> Mesures transitoires relatives au conseil d'administration et au conseil de surveillance	66
ANNEXE 1 SCHÉMAS RÉCAPITULATIFS DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT	69
ANNEXE 2 PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR.....	71
TABLEAU COMPARATIF	77

Mesdames, Messieurs,

Votre Haute assemblée est saisie d'un projet de loi portant réforme portuaire, présenté en conseil des ministres le 23 avril 2008 par le Secrétaire d'Etat au transport, M. Dominique Bussereau.

Ce projet de loi, annoncé dès le 14 janvier dernier par le Premier ministre François Fillon à Marseille, modifie la loi fondatrice de 1965 instituant les ports autonomes maritimes¹. Depuis la loi de 1992² qui a transféré les dockers aux entreprises de manutention, aucune réforme d'envergure n'a été engagée. Le Gouvernement avait présenté des avant-projets de loi en 2001 et 2003 sur la réforme portuaire, mais ils n'ont pas été soumis au Conseil des ministres.

Ce projet de loi est indispensable pour relancer les ports français dans la compétition internationale, car ils connaissent **une très forte dégradation de leur compétitivité** depuis une vingtaine d'année, alors que notre pays dispose paradoxalement d'atouts géographiques considérables par l'importance de ses façades maritimes. Et l'histoire nous montre que les grandes puissances ont souvent été de grandes nations maritimes.

Il faut agir vite et c'est pourquoi votre commission des affaires économiques se félicite que l'urgence ait été déclarée sur ce texte. Force est de constater que **les ports autonomes français risquent de manquer le rendez-vous de la mondialisation des échanges maritimes**. Insensiblement, la perte de compétitivité de nos ports prive notre pays de dizaines de milliers d'emplois dans le secteur des transports et de la logistique.

Les nombreux rapports consacrés au décrochage des ports français, notamment les rapports de la Cour des comptes en 1999³ et 2006⁴, ont identifié quatre pistes pour stopper le déclin portuaire français :

- une nouvelle gouvernance des ports ;
- une meilleure organisation du travail de manutention ;
- une relance de l'investissement dans les infrastructures et superstructures portuaires ;

¹ Loi n° 65-491 du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes.

² Loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

³ Rapport public particulier de la Cour des comptes, la politique portuaire française, octobre 1999.

⁴ Rapport public thématique de la Cour des comptes, les ports français face aux mutations du transport maritime ; l'urgence de l'action, juillet 2006.

- enfin, le développement des réseaux de transport reliant les ports à leur arrière-pays.

Le présent projet de loi aborde trois de ces quatre questions : la gouvernance des ports autonomes, rebaptisés à l'occasion « *grands ports maritimes* », l'organisation du travail de manutention sur les terminaux, et de plus indirectement l'investissement, en misant sur le dynamisme du secteur privé. La vente de l'outillage public, c'est-à-dire essentiellement les portiques et les grues qui servent à charger et décharger les navires, ainsi que le transfert des personnels de conduite et d'entretien de ces machines, constituent les mesures phares du projet de loi. Le Gouvernement a veillé à privilégier au maximum le dialogue social au niveau local, tout en conservant ses possibilités d'agir si les négociations n'aboutissaient pas. Au final, le dispositif présente une grande souplesse de nature à rassurer les responsables des ports et leurs salariés.

Quant aux thèmes de l'investissement portuaire et du développement de la desserte continentale, ils sont traités par le volet financier du plan de relance portuaire. L'Etat s'engage notamment, sur la période allant de 2007 à 2013, à consacrer 367 millions d'euros à la réfection et à la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires ainsi qu'à l'amélioration des dessertes fluviales. **Il convient de rappeler que votre commission des affaires économiques souligne depuis plusieurs années la nécessité de renforcer la desserte des ports.**

Quant à lui, votre rapporteur se félicite que le Gouvernement ait choisi de donner plus d'autonomie et plus de moyens financiers aux grands ports français, afin qu'ils regagnent leur rang en Europe et soient à la pointe de l'innovation technologique et organisationnelle. Il émet le vœu que ce projet de loi marque le renouveau des ports français.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LE DÉCROCHAGE INQUIÉTANT DES PORTS FRANÇAIS

A. LES MUTATIONS DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL ONT AFFAIBLI LES PORTS FRANÇAIS

1. Le transport maritime international : forte croissance et oligopole

a) Une croissance soutenue du trafic maritime

Le trafic maritime est le symbole et le vecteur de la globalisation des échanges économiques. Il s'élevait en 2004 à 6,7 milliards de tonnes¹. Il comprend le transport de vrac liquide (quasi exclusivement des produits pétroliers), le transport de vrac solide (charbon, engrais, céréales, aliments...) et le transport de conteneurs. **Le commerce mondial croît depuis 15 ans deux fois plus vite que la production mondiale.** Environ **80 % des échanges internationaux passent aujourd'hui par le transport maritime.** Celui-ci augmente de 5 à 10 % par an depuis 10 ans, grâce au développement de l'Asie essentiellement. Parmi les huit premiers ports mondiaux en 2008, sept sont asiatiques² et ils vont continuer de dominer la hiérarchie portuaire internationale.

Le trafic de conteneurs est tout à la fois le segment de marché :

- **le plus dynamique**, car il augmente en Europe de 10 % par an sur les dix dernières années, soit un doublement tous les 7 ans ;

- **le moins captif** ensuite, du moins si on le compare aux produits pétroliers qui nécessitent de lourds équipements (raffineries et *pipe-lines* notamment) ;

- **le plus riche** enfin en valeur ajoutée et en emplois, car la Banque mondiale considère que 100 conteneurs traités par an, soit 150 EVP³ génèrent un emploi annuel dans le secteur du transport ou de la logistique.

b) Une forte concentration du secteur

Depuis une décennie environ, on observe **l'apparition d'armateurs et d'opérateurs de manutention de taille européenne ou mondiale.** Tous les domaines du trafic maritime sont concernés, mais celui des conteneurs l'est

¹ *Etude sur les transports maritimes, 2005, Rapport du secrétariat de la CNUCED.*

² *Cf. rapport public thématique de la Cour des comptes, les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action, juillet 2006, p. 9.*

³ *EVP ou équivalents vingt pieds, soit la taille standard d'un conteneur (6,058 mètres de longueur). Un conteneur peut être simple ou double.*

plus particulièrement. Les sociétés d'armateurs, qui équipent les navires marchands et fournissent le personnel, ont souhaité en effet maîtriser progressivement tous les maillons de la manutention et du transport. **Les trois premiers armateurs mondiaux (Maersk, MSC, CMA-CGM) représentent un tiers du marché mondial**, tandis que les 10 premiers armateurs accaparent aujourd'hui 60 % de la capacité mondiale de transport de conteneurs¹.

	Tonnage total (en tonnes) en 2006		Trafic de conteneurs (EVP) en 2006	
1	Rotterdam	378.185.000	Rotterdam	9.690.052
2	Anvers	167.372.296	Hambourg	8.862.000
3	Hambourg	134.861.000	Anvers	7.018.799
4	Marseille	100.068.000	Brême/Bremerhaven	4.444.389
5	Amsterdam	84.355.000	Algésiras	3.179.300
6	Le Havre	75.523.000	Felixstowe	3.030.000
7	Bergen	68.144.855	Gioia Tauro	2.938.176
8	Brême/Bremerhaven	64.557.000	Valence	2.612.049
9	Grimsby & Immingham	64.033.000	Barcelone	2.318.239
10	Algésiras	61.603.495	Le Havre	2.137.828

(Source : Journal de la marine marchande)

A titre d'exemple, **le groupe français CMA-CGM, troisième armateur mondial, ne réalise que 5 % de son chiffre d'affaires sur le territoire national**. Parallèlement, les entreprises de manutention se regroupent et forment des opérateurs présents dans les principaux ports du monde, tels Hutchison, PSA, APM-T ou encore DP World. On observe aujourd'hui une volonté des armateurs de contrôler toute la chaîne, du navire au transport de l'arrière-pays en passant par la manutention. Ainsi, GMP au Havre, sur le Terminal de France, est une entreprise commune (ou « *joint-venture* ») propriété de CMA-CGM et DP-World.

Certes, ce phénomène de concentration a l'avantage d'une part de « *professionnaliser* » un secteur longtemps caractérisé par la faible surface financière d'entreprises familiales, d'autre part d'accroître les gains de productivité. Mais il aboutit également à ce que ces entreprises multinationales bénéficient d'un fort pouvoir de négociation avec les autorités portuaires nationales² : aujourd'hui, l'armateur décide seul s'il dessert ou non un port.

Votre rapporteur estime qu'il ne faut pas sous-estimer les risques de constitution de monopoles ou d'oligopoles au sein des services portuaires, qui peuvent nuire à terme au développement économique des

¹ Etude de la société AXS-Alphaliner, 2008.

² Ainsi, au Havre, deux grandes entreprises de manutention, l'une détenue par MSC et Terminaux de Normandie, l'autre par CMA-CGM et DP-World, ont traité la moitié des quelque 2,6 millions de conteneurs qui ont transité en 2007.

régions portuaires. En outre, le choix d'un grand armateur de ne plus desservir un port pourrait fortement pénaliser l'avenir de ces régions.

2. Le paradoxe des ports français : des atouts majeurs, un déclin inquiétant

a) Des atouts indéniables

La France dispose *a priori* d'atouts géographiques indéniables et d'infrastructures de transport de qualité globalement satisfaisantes.

Grâce à sa position de carrefour et à ses trois façades maritimes, formant l'ensemble le plus long d'Europe, notre territoire a vocation à jouer un rôle de premier plan pour les transports en Europe. Les ports français bénéficient également d'un positionnement privilégié. Marseille se situe à l'entrée du couloir rhodanien qui dessert le cœur de l'Europe. Le Havre, premier port « *touché* » en provenance de l'Atlantique, offre un accès nautique privilégié puisque les plus gros navires peuvent accoster à tout moment de la journée, contrairement à d'autres ports de fonds d'estuaire, comme Hambourg, handicapés par le faible tirant d'eau des canaux¹. Enfin, les terminaux et les zones d'activité portuaire en France ne sont pas saturés, loin s'en faut, contrairement à leurs concurrents européens.

Quant au maillage d'infrastructures de transport, que l'on considère les réseaux routier et dans une moindre mesure ferré et fluvial, ils semblent de prime abord tenir la comparaison avec leurs homologues européens, à condition toutefois que l'on exclue les zones portuaires².

Malgré ces atouts, les ports autonomes français déclinent.

b) Les mauvaises performances françaises, surtout dans le domaine des conteneurs

Le trafic portuaire français a certes augmenté de 19 % entre 1990 et 2005, mais moins rapidement que le trafic mondial. Le trafic français, constitué à 50 % par le vrac liquide, à 30 % par des marchandises diverses (dont un tiers de conteneurs) et par 20 % de vrac solide, n'a atteint en 2005

¹ La vitesse de navigation est plus faible que la vitesse de transport terrestre. Ainsi, si le port du Havre bénéficiait de dessertes ferroviaires et fluviales de même qualité que celles des ports européens de la façade nord, une marchandise débarquée au port havrais arriverait 3 jours plus tôt en Europe centrale qu'une marchandise débarquée chez ses concurrents.

² Cf. le rapport d'information n° 196 (2007-2008) de M. Francis Grignon, président, et MM. Daniel Reiner, Michel Billout et Claude Biwer, rapporteurs, « Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie », p. 8.

que 370 millions de tonnes, soit moins que le trafic du seul port de Rotterdam¹.

Les différents ports français

- 8 ports autonomes, sur lesquels l'Etat exerce sa tutelle : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle depuis 2006, Bordeaux, Marseille et le port de la Guadeloupe. Ces ports traitent les trois quarts du trafic national. Ils sont à la fois des ports de desserte continentale (au travers des réseaux routier, ferré et fluvial) et des ports de transbordement (grâce à des navires qui relient d'autres ports) ;

- 4 ports d'outre-mer relevant de l'Etat : Port-Réunion, Fort-de-France (Martinique), Dégrad-des-Cannes (Guyane) et Saint-Pierre et Miquelon ;

- 2 ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg) gérés par Voies Navigables de France et les collectivités territoriales ;

- 16 ports d'intérêt national (Caen, Brest...), transférés aux collectivités territoriales depuis le 1^{er} janvier 2007 ;

- 300 ports de commerce de pêche et de plaisance, transférés également aux collectivités territoriales depuis 1983.

La part de marché des ports français en Europe s'est considérablement restreinte, passant de 19 % à 15 % entre 1989 et 2004. Marseille et le Havre, qui occupaient, en 1998, respectivement les 18^{ème} et 36^{ème} rangs mondiaux, ont rétrogradé aux 24^{ème} et 39^{ème} rangs. Cette érosion de la compétitivité de nos ports renvoie à la forte concurrence qu'exercent les ports de la façade nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Hambourg) et de la façade méditerranéenne (Barcelone, Gêne, Malte).

Quant au trafic de conteneurs en France, les performances sont plus médiocres encore. Certes, ce trafic a augmenté de 58 % entre 1989 et 2005, mais les ports français ont perdu des parts de marchés considérables en Europe. Certes les ports français ne peuvent rivaliser avec les grands ports asiatiques, compte tenu de la taille de leur arrière-pays et du fort développement économique de la Chine notamment. En revanche, ils devraient pouvoir rivaliser avec les grands ports du Nord de l'Europe.

En 2005, le premier port à conteneurs du monde était Singapour avec 23,2 millions d'EVP et le premier port à conteneurs européen Rotterdam, avec 9,3 millions d'EVP. Dans le même temps, le Havre, premier port français pour les conteneurs, ne traitait que 2,1 millions d'EVP, ce qui le plaçait au 8^{ème} rang européen. Alors que le trafic des conteneurs a été en moyenne multiplié par trois en Europe entre 1989 et 2004, voire 3,5 pour Hambourg, il n'a que doublé pour le Havre².

¹ Cf. rapport de la Cour des comptes, op. cit., p. 21.

² Cf. rapport de la Cour des comptes, op. cit., p. 26. Toutefois, du fait de la montée en puissance de Port 2000, le trafic de conteneurs au Havre a augmenté de 26 % en 2007.

Bien plus, les ports français n'occupent plus une place maîtresse dans les flux commerciaux à destination du territoire national. Aujourd'hui, pour l'ensemble de la France, on estime que les détournements de trafic au profit des autres ports européens s'établissent entre 20 et 40 % des exportations et importations françaises¹. Lyon ne fait pas partie de *l'hinterland* naturel de Marseille surtout pour les importations, car la ville est desservie par les ports du Nord de l'Europe². Quant à l'Ile-de-France, elle ne reçoit que 470.000 EVP du port du Havre en 2007.

c) La grande diversité des ports français

Votre commission tient à rappeler la grande diversité des ports français au niveau géographique, économique et social.

Concernant la façade Nord du pays, la situation des ports français s'améliore progressivement. Le Havre concentre 60 % du trafic français de conteneurs, soit 2,1 millions d'EVP en 2005, équivalent à un quart du trafic de conteneurs à Hambourg ou Rotterdam. Le port de Dunkerque, troisième port français, connaît une croissance régulière, surtout dans le domaine du vrac solide, depuis les réformes adoptées en 1999. Toutefois, **alors que Zeebrugge et Dunkerque avaient un trafic de conteneurs similaire au début des années 1990, Zeebrugge traitait en 2005 1,4 million d'EVP, soit 7 fois plus que le port français.**

L'évolution de la façade méditerranéenne est quant à elle plus inquiétante. Le port de Marseille, premier port français en termes de tonnage, demeure également le premier port de la Méditerranée pour le trafic global, **mais il a perdu un tiers de sa part de marché depuis 1990, car sa croissance est de 2 % contre 50 % pour l'ensemble des ports du Sud.** Surtout, **Marseille est très largement distancé par les autres ports méditerranéens pour le trafic de conteneurs : il a été relégué de la 1^{ère} à la 11^{ème} place entre 1985 et 2005³.** En 1991, tous les grands ports méditerranéens traitaient chacun environ 0,5 million d'EVP. En 2004, le port d'Alger au sud de l'Espagne a manutentionné 3 millions d'EVP, les ports de Valence et Barcelone 2 millions d'EVP chacun, mais Marseille 1 million d'EVP seulement.

Enfin, le trafic sur façade atlantique demeure globalement trop faible. Les ports français de l'Atlantique (Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire)

¹ Cf Rapport sur la modernisation des ports autonomes, établi conjointement par l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées, par Mme Anne Bolliet, et MM. Michel Laffitte, Claude Gressier et René Genevois, dit rapport Gressier, p. 5. Selon ce rapport, le constat serait moins sombre puisque 89 % des marchandises conteneurisées destinées à la France (hors pétrole) transitent par les ports français.

² Il est souvent affirmé dans le milieu portuaire que « Anvers est le premier port français ».

³ Rapport de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence, Pour une réforme des grands ports français, l'urgence marseillaise, 26 juin 2007, p. 6.

n'assurent que 10 % environ du trafic de conteneurs de la façade atlantique européenne.

De façon générale, le déclin des ports français bloque le développement d'autres secteurs de l'économie nationale. A la faible croissance des emplois directement liés au port, s'ajoute l'impact négatif sur le secteur des transports et de la logistique. Ces deux secteurs ne représentent que 6,2 % du produit intérieur brut (PIB) en France, contre 11 % pour l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas. Autrement dit, ces secteurs constituent des gisements potentiels de plusieurs centaines de milliers d'emplois à long terme.

B. LES CAUSES DU DÉCLIN PORTUAIRE FRANÇAIS

Votre rapporteur n'évoquera pas la réglementation en matière écologique, qui représente pourtant 5 à 10 % du coût global d'un projet portuaire, notamment parce que cette problématique est commune à l'ensemble des ports de l'Union européenne. **Votre rapporteur estime en revanche que le déclin des ports français renvoie à la faiblesse des dessertes ferroviaires et fluviales, à l'absence de commandement unique sur certains terminaux, aux défaillances de l'Etat stratège et à une gouvernance indécise des ports.**

1. Des réseaux de desserte ferrée et fluviale embryonnaires

Selon un adage cher aux professionnels du secteur « *la bataille maritime se gagne à terre* », car la desserte de l'immédiat arrière-pays et du territoire continental est un enjeu crucial¹. **Votre rapporteur va plus loin et estime que les défauts de nos infrastructures de transport sont la principale faiblesse de nos ports autonomes. Seule une massification des transports par le fer et le fleuve permettra de gagner en compétitivité, car les coûts du transport maritime sont largement inférieurs aux coûts de transports terrestres. Tous les progrès à l'intérieur de la circonscription du port resteront vains tant que le port ne sera pas pleinement intégré dans un maillage d'infrastructures de transport cohérent, fiable et respectueux des engagements du Grenelle de l'environnement.**

¹ *La part des transports terrestres dans le coût d'acheminement des marchandises de « bout en bout » varie entre un tiers pour les longues distances et deux-tiers pour les courtes distances.*

a) Le poids exorbitant du transport routier

La route exerce une prédominance croissante dans les modes de transport en France, et plus de 85 % environ du trafic portuaire. Dit autrement, **les parts relatives du trafic ferroviaire et fluvial régressent** en France, alors qu'elles représentent 50 % des acheminements du port de Rotterdam.

On devrait compter **1,5 million de poids lourds acheminant des conteneurs sur le territoire français en 2010, soit 3 fois plus qu'en 1999**. Pourtant, le Livre blanc sur la politique européenne des transports de la Commission européenne du 1^{er} septembre 2001 et le Comité interministériel à l'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 ont tous deux fait la promotion en France des transports alternatifs à la route. Ce CIADT a ainsi déclaré prioritaires le projet de canal Seine-Nord-Europe¹, l'écluse fluviale du Havre et les « *autoroutes de la mer* ». **Votre rapporteur rappelle que votre commission s'était prononcée pour des choix ambitieux concernant l'écluse du Havre.**

Les causes de l'échec du report modal sont multiples. Tout d'abord, les modes ferroviaire et fluvial, en dépit d'une charte partenariale signée en 2003 entre VNF et SNCF, se sont parfois partiellement concurrencés. Par ailleurs, il n'existe pas de tarification globale dans les ports pour inciter à recourir aux transports alternatifs en intégrant les coûts de rupture de charge. Enfin, la Commission européenne n'est pas parvenue à normaliser les unités de transport intermodales : il n'existe pas de dimensions adaptées pour les modes de transport terrestre et maritime.

b) L'échec du fret ferroviaire

En dépit de politiques volontaristes d'aide au transport combiné ferroviaire et fluvial, la part modale du transport de marchandises par la voie ferrée demeure marginale. La part du trafic conteneurisé du Havre passant par la voie ferrée n'est que de 4 %, soit deux fois moins qu'il y a dix ans².

Outre la faiblesse relative des distances entre les ports français et leur *hinterland*, les difficultés de la desserte ferroviaire des ports s'expliquent essentiellement par la **faiblesse des investissements de Réseau Ferré de France (RFF), handicapée par une dette colossale de 26 milliards d'euros en 2006³**, alors qu'à l'étranger certaines entreprises d'armement naval financent des dessertes terrestres (comme ERS à Rotterdam et en Allemagne). Le fret ferroviaire, moribond, ne parvient pas, pour l'heure, à s'extirper d'un cercle vicieux : la compétitivité insuffisante de ce mode de transport et la faiblesse des investissements se renforcent mutuellement. En outre, pour

¹ *Reliant la Seine à l'Escaut, ce canal à grand gabarit, d'un coût avoisinant les 4 milliards d'euros, permettra un accès jusqu'au Rhin et au Danube.*

² *Cf. rapport Gressier, op. cit., p.8.*

³ *Les comptes des transports en 2006 (tome 1), juin 2007, p. 121.*

financer les améliorations et l'entretien du réseau ferré, RFF, gestionnaire du réseau, aurait besoin de relever les péages ferroviaires, mais la filiale fret de la SNCF, première entreprise de fret ferroviaire, connaît de graves difficultés financières et refuse cette hausse des prix susceptible d'aggraver ses difficultés.

Les faiblesses structurelles du fret ferroviaire français, que votre commission des affaires économiques dénonce depuis de longues années, sont illustrées également par la saturation du réseau dans les zones portuaires¹ et autour de Paris et Lyon, et elles sont aggravées par l'incompatibilité entre certains réseaux ferrés provoquant des points bloquants².

Votre rapporteur se félicite donc de la compétence conférée aux autorités portuaires pour construire et gérer les voies ferrées à l'intérieur de leur circonscription³, même s'il ne s'agit pas d'une condition suffisante pour relancer l'activité du fret ferroviaire en France. Il estime, en conséquence, inacceptable que près de trois ans se soient écoulés entre l'ordonnance donnant ce pouvoir aux ports et ses arrêtés d'application⁴.

c) Le renouveau du trafic fluvial

La moitié des trafics fluviaux est réalisée en provenance ou à destination des ports maritimes selon VNF.

	Pré-post acheminement terrestres dans les ports maritimes (2007)					
	Fleuve en %		Rail en %		Route en %	
	Toutes marchandises	Conteneurs	Toutes marchandises	Conteneurs	Toutes marchandises	Conteneurs
Le Havre	13	8,5	13	5,2	74	86,3
Rouen	17,9	8,3		NC	NC	NC
Dunkerque	14,4	4,2	52,4	4,7	33,2	91,1
Marseille	10	6,1	12	13	78	80,9

(Source : VNF)

Le canal Seine-Nord-Europe risque d'être un projet à double tranchant pour notre pays, car il peut soit marginaliser nos ports, incapables de s'adapter aux nouvelles réalités économiques, soit, au contraire, devenir le vecteur de leur renouveau et de la reconquête des parts de marchés perdus depuis 1990.

¹ Il faut 8 heures pour sortir les marchandises en train du port du Havre.

² Par exemple au niveau de Tourville entre Le Havre et Paris.

³ Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.

⁴ Ces arrêtés ont été pris à la fin du mois de mars 2008.

2. L'absence de commandement unique

a) La mauvaise coordination entre les portiqueurs et les dockers

Dans les ports français coexistent, selon la nature du trafic considéré, pratiquement toutes les combinaisons possibles entre les couples quai/outillage d'une part, et public/privé d'autre part.

La grande diversité des quais et outillages dans les ports autonomes

Concernant le trafic de conteneurs, il existe deux cas de figure : le quai demeure public mais l'outillage est privé (Dunkerque, Port 2000 au Havre, ou le projet Fos 2 XL) ; ou bien le quai public est exploité avec de l'outillage public (comme à Fos aujourd'hui, à Rouen ou Nantes).

Pour le trafic de pondéreux (charbon, minerais notamment), on observe trois situations : soit le quai et l'outillage sont publics (terminal multivrac du Havre, terminal pondéreux à Montoir-Saint-Nazaire), soit le quai est public alors que l'outillage est privé (Dunkerque et Fos), soit le quai et l'outillage sont privés (Arcelor à Dunkerque et Fos).

Quant au trafic de marchandises diverses non conteneurisées (comme le bois et l'acier) ou de vrac de faible volume (céréales, aliments pour animaux), en règle générale, le quai et l'outillage demeurent publics.

Enfin, concernant le vrac liquide, le quai et l'outillage sont majoritairement privés, mais on observe des exceptions notables comme à Fos et Lavera où le quai et l'outillage sont publics.

On distingue traditionnellement deux phases lors de la manutention : la manutention dite « *verticale* » consiste à charger et décharger les navires à l'aide de portiques ou de grues¹, alors que la manutention dite « *horizontale* » regroupe les opérations au sol. **Or, la situation française est quasiment une exception sur la scène internationale² : les entreprises de manutention ne bénéficient pas d'un commandement unique sur certains terminaux. Autrement dit, les entreprises de manutention portuaire n'ont pas la pleine maîtrise de leur cœur de métier : 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.** Aujourd'hui, aussi surprenant que cela puisse paraître, que le portique appartienne ou non au port,

¹ Le portique ne permet que des mouvements en marche avant ou arrière, tandis que la grue permet des rotations autour de son pied.

² La dichotomie entre la manutention verticale et la manutention horizontale dans les ports français n'a pas d'équivalent en Europe, et très peu dans le monde.

seul le salarié du port autonome a le droit de le conduire¹. D'un côté, les salariés chargés de la conduite des outillages, ainsi que les salariés chargés de leur maintenance et réparation, sont restés dans le giron du port autonome, établissement public, tout en étant sous contrat de travail de droit privé. D'un autre côté, les dockers, chargés d'assurer au sol la manutention des conteneurs, sont des salariés des entreprises privées de manutention portuaire, qui peuvent conduire des chariots mobiles appelés « *cavaliers* » pour déplacer les conteneurs. Cette situation est plus troublante encore sur les quais qu'exploitent les grands armateurs mondiaux intégrés : ils contrôlent toute la chaîne de transport, de la gestion du navire aux transports multimodal en passant par la manutention des dockers, sauf le chaînon des portiques.

Les conséquences de la réforme des dockers de 1992

La loi du 9 juin 1992 avait pour objectif d'une part de mettre un terme au régime intermittent des dockers, tous titulaires d'une « *carte G* » qui leur conféraient des garanties substantielles, d'autre part d'autoriser le recrutement de dockers par des entreprises de manutention portuaire grâce à des contrats de travail de droit commun.

La réforme a été menée globalement à son terme, sauf au port de Marseille. Le nombre de dockers a été divisé par trois entre 1980 et 2007 (3500 aujourd'hui) ce qui a permis au secteur de réaliser des gains de productivité importants.

Cette réforme a représenté une charge importante pour l'activité portuaire :

- les plans sociaux ont été très coûteux, car en moyenne, le départ d'un docker représentait 125.000 euros² ;
- le dispositif de départs anticipés des ouvriers dockers exposés à l'amiante a parfois permis de réduire leurs effectifs, ce qui a pesé sur les comptes de la branche accidents du travail/maladies professionnelles de la sécurité sociale (1.150 départs entre 2002 et 2004) ;
- les ports ont fourni une contribution supplémentaire pour les ouvriers exposés à l'amiante.

L'objectif sous-jacent à la réforme de 1992 était de transférer les dockers et les portiqueurs aux entreprises de manutention portuaire, mais aucune loi depuis 1992 n'a permis d'aller au bout de cette logique. C'est pourquoi des accords locaux ont été imaginés pour contourner cette singularité organisationnelle et permettre une unicité de commandement sur les terminaux. Le port de Dunkerque, contraint par la concurrence exacerbée d'Anvers, a levé définitivement cet obstacle dès 1999³. Le port du Havre a conclu en 2005 un accord transitoire permettant notamment la mise à

¹ Selon les informations fournies à votre rapporteur, ce monopole des portiqueurs repose notamment sur l'interprétation d'un courrier du ministère des transports du 27 octobre 1998 aux préfets des départements littoraux et aux directeurs des ports autonomes.

² Rapport Cour des comptes, op. cit, p. 42.

³ Ainsi, sur le terminal de pondéreux concerné, le nombre d'heures travaillées à la tonne a été pratiquement divisé par deux entre 1999 et 2004.

disposition des portiqueurs aux entreprises de manutention pendant trois ans, avec clause de retour éventuel¹.

Cette organisation irrationnelle du travail dans les ports français entraîne non seulement des surcoûts importants, mais également une dilution des responsabilités pénales.

b) Le coût de cette mauvaise organisation du travail

Même si les comparaisons internationales sont peu nombreuses, il est possible d'obtenir un ordre de grandeur de la faible productivité des terminaux français. Selon l'Observatoire des coûts de passage portuaire, en 2005, les coûts de manutention représentent, partout en Europe, au moins la moitié du coût de passage portuaire pour l'escale d'un porte-conteneurs (ce coût comprend également l'accès au navire, les services au navire, le coût du navire et les droits de port). Or le Port de Marseille pâtit d'un coût de manutention qui est 50 % plus élevé qu'à Anvers, un tiers plus cher que ceux des autres ports méditerranéens et 20 % plus cher qu'à Rotterdam². En effet, le nombre d'EVP manutentionnés à Fos serait de 350 par an et mètre de quai en 2002, contre 400 au Havre et 1.300 à Anvers³. Selon d'autres sources, le nombre de conteneurs traités par mètre linéaire au Havre ou à Marseille représente en moyenne le quart de la performance du port d'Anvers⁴.

Deux raisons principales expliquent pourquoi ces coûts de manutention sont si élevés aux ports du Havre et surtout de Marseille. D'une part, les portiqueurs et les dockers ne bénéficient pas de la même convention collective et ils effectuent des horaires de travail en décalage, ce qui provoque parfois une durée d'escale du navire excessive. D'autre part, contrairement à ce qui se pratique à l'étranger, chaque portique est conduit par une équipe de deux portiqueurs, soit une durée de travail productif de 14 heures par semaine et par portiqueur.

c) Une dilution des responsabilités pénales

En théorie, l'entreprise de manutention portuaire est juridiquement responsable de toute la phase de manutention, y compris la phase de chargement et déchargement, alors que dans la pratique les portiqueurs sont des salariés du port autonome⁵. En cas de procédure

¹85 % des portiques du Havre sont privés, alors qu'à Marseille les portiques sont majoritairement publics. Toutefois, cet accord a aujourd'hui trouvé ses limites car, selon les informations fournies à votre rapporteur, la productivité sur le Terminal de France n'a augmenté que de 10 à 15 % alors que sur le terminal de conteneurs intégré de Dunkerque, la productivité a augmenté de 30 à 40 %.

² Rapport Cour des comptes, op. cit., p.32.

³ Rapport Cour des comptes, op. cit., p. 49.

⁴ Rapport Gressier, op. cit., p. 4.

⁵ Cf. loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

pénale suite à un accident du travail, le port autonome court donc le risque d'être condamné alors qu'il n'a pas exercé son pouvoir de direction sur ses salariés, tandis que le portiqueur a souvent le sentiment d'avoir deux employeurs, le port et l'entreprise de manutention. Il ne s'agit pas d'une hypothèse d'école, puisque la majorité des accidents du travail sur les ports a lieu lors de cette phase critique où les dockers au sol travaillent avec le portiqueur dans sa cabine.

3. L'Etat stratège dramatiquement absent

a) Une stratégie globale introuvable

Le paradoxe est que l'Etat français, depuis la loi du 29 juin 1965, n'a jamais pu se résigner à ce que les ports soient véritablement autonomes, mais sans se donner véritablement les moyens de piloter leur développement.

Il n'existe pas en France de conseil supérieur des ports autonomes. La stratégie de développement des ports semble élaborée au coup par coup par une multitude d'organismes des ministères, au gré des alternances politiques, et par les collectivités territoriales. Cette situation contraste d'une part avec la concentration au niveau mondial du secteur des armateurs et des entreprises de manutention portuaire, d'autre part avec la pratique d'autres pays européens, comme l'Espagne. Par conséquent, en l'absence de lettre de mission envoyée par l'administration centrale aux directeurs généraux de ports nouvellement nommés, les ports autonomes se fixent parfois eux-mêmes leurs objectifs.

Depuis la disparition des schémas intermodaux de service collectifs, il ne subsiste plus d'outil de planification nationale des infrastructures portuaires. Un minimum de planification s'avère cependant indispensable pour décliner les objectifs du réseau transeuropéen de transport communautaire, pour éviter les investissements redondants entre ports, ou encore pour organiser rationnellement les phases de travaux et éviter les retards de la mise en service de la desserte ferroviaire, comme ce fut le cas pour le projet de Port 2000, réalisé six ans après la date prévue.

Enfin, votre rapporteur constate avec stupéfaction que le Gouvernement n'a pas déposé depuis 2001 le rapport annuel devant le Parlement, relatif aux activités de manutention portuaire¹.

¹ 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 productivité tarifaires des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français ».

b) Un retrait de l'Etat investisseur

Qu'il s'agisse de l'entretien, de l'exploitation des accès maritimes, ou bien de la modernisation et de l'extension des ports, l'Etat ne respecte pas les règles qu'il s'est lui-même imposées.

Les investissements dans le domaine portuaire sont depuis vingt ans le parent pauvre des infrastructures de transport puisqu'ils ne représentent que 3 % de l'enveloppe totale. Les évaluations des besoins en investissement manquent cruellement, mais il est établi que ceux-ci sont aujourd'hui trois à quatre fois plus faibles qu'au début des années 1970, et qu'ils sont moins élevés que chez nos voisins européens

Certes, l'Etat a l'obligation, en vertu des articles L. 111-4 à L. 111-6 du code des ports maritimes, de financer tout ou partie des infrastructures¹ tandis que les opérateurs de terminaux ont l'obligation de financer les investissements de superstructures². Mais l'Etat respecte rarement ses engagements, comme lors de la construction de Port 2000 au Havre³. L'Etat ne finance plus en moyenne que 12 % des investissements des ports autonomes et 24 % de leurs infrastructures. En conséquence, les ports eux-mêmes et les collectivités territoriales ont dû pallier ce retrait de l'Etat⁴.

c) Des relations contractuelles entre les ports et les opérateurs à revoir

Si les conventions d'exploitation de terminaux constituent un progrès par rapport aux traditionnelles conventions d'occupation temporaire, ces nouveaux instruments doivent être perfectionnés à l'avenir. Les conventions d'occupation temporaire du domaine public (les COT), accordées aux opérateurs, ne fixent souvent aucun objectif de trafic aux entreprises utilisatrices. La création en 1999 des Conventions d'Exploitation de Terminaux (CET)⁵ a permis aux Ports autonomes et à l'Etat de financer les infrastructures, tandis que les opérateurs finançaient les superstructures et devaient réaliser des objectifs de trafic. Toutefois, les ports continuent de supporter l'essentiel des risques commerciaux.

¹ L'Etat doit assurer l'intégralité des dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès, des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des engins de dragage et des ouvrages de protection contre la mer ; 80 % des dépenses pour moderniser les ouvrages d'accès et de protection contre la mer et 60 % pour les autres ouvrages d'infrastructures.

² Il s'agit pour l'essentiel de tout ce qui se trouve sur le terminal, qui est loué nu à l'entreprise de manutention.

³ Pour les deux premières phases du projet de Port 2000, le financement de l'Etat devrait être de seulement 24,73 %.

⁴ Cf. rapport Gressier, op. cit., p. 9. Les collectivités territoriales ont représentés 14 % du financement des ports autonomes entre 1999 et 2007.

⁵ Décrets n° 99-782 du 9 septembre 1999 modifiant le code des ports maritimes et n° 2000-682 du 19 juillet 2000 approuvant la convention type d'exploitation de terminal dans les ports autonomes maritimes et modifiant le code des ports maritimes.

d) Un parc d'outillage vétuste et coûteux

Votre rapporteur a constaté avec étonnement que les ports autonomes utilisent souvent les droits de ports, en particulier ceux prélevés sur les produits pétroliers, comme variable d'ajustement et instrument de péréquation¹.

Les grands ports à conteneurs que sont le Havre et Marseille ont des « *activités conteneurs* » fortement croissantes, mais également fortement déficitaires, si bien que la montée en puissance de Port 2000 et de Fos 2XL risquent paradoxalement de mettre en danger l'équilibre des comptes de ces ports, tant que le trafic de conteneurs ne sera pas suffisant pour amortir les coûts d'utilisation des portiqueurs vétustes.

En effet, le taux de couverture des charges d'outillage n'est assuré qu'à 50 % à Marseille par les redevances d'outillage². Toutefois, cette perte n'apparaît pas clairement faute d'une séparation comptable des activités, pourtant exigée depuis 2005 par une directive communautaire³ sur la transparence financière.

4. La gouvernance des ports est perfectible

a) Le « port outil » : un modèle français suranné

Les ports autonomes français reposaient avant 1992 sur le modèle dit du « **port outil** », dans lequel l'autorité portuaire assurait elle-même des activités d'exploitation et de manutention. L'Europe continentale, guère séduite par l'expérience de la privatisation totale des ports britanniques, privilégie clairement aujourd'hui le modèle intermédiaire du « **port propriétaire** », caractérisé par une distinction nette entre l'autorité portuaire publique, qui gère les infrastructures, l'aménagement et la politique tarifaire, et le secteur privé, chargé des services portuaires en général.

Ces fonctions d'exploitation sont aujourd'hui assurées par des filiales d'armateurs (MSC à Brême) ou des sociétés indépendantes détenues majoritairement par des capitaux privés (Sea Invest en Belgique) ou majoritairement par des capitaux publics (HHLA est détenu à 70 % dorénavant par le Land de Hambourg).

¹ Cf. Rapport Gressier, op. cit., p.13.

² Cf. rapport Gressier, op. cit., p. 14. Ces redevances doivent en théorie supporter les coûts de location de l'outillage public et la mise à disposition du personnel de conduite et de maintenance.

³ Directive 2000/52/CE de la Commission du 26 juillet 2000 modifiant la directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les états membres et les entreprises publiques.

Le droit communautaire de la concurrence, qui distingue clairement les activités de gestionnaire de réseau des activités d'opérateurs, a naturellement contribué à la prépondérance du modèle de « **port propriétaire** ». D'ailleurs, l'activité d'exploitation d'outillage a clairement été considérée par la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) comme relevant du secteur concurrentiel, donc incompatible en principe avec l'octroi d'aides publiques ou de subventions croisées¹.

Par comparaison, le partage des rôles entre l'Etat, le port autonome et les entreprises privées n'est pas clairement établi en France concernant les fonctions d'autorité publique, les missions d'aménagement et de gestion du domaine portuaire, l'organisation des transports dans l'arrière-pays et la promotion de la place portuaire.

b) Le conseil d'administration des ports autonomes manque de pouvoirs

Les ports autonomes, qui sont des **établissements publics à double visage**, chargés à la fois de missions de service public administratif et de service public industriel et commercial, sont gérés par un conseil d'administration.

Force est de constater que ce conseil ne dispose pas de prérogatives suffisantes. Souvent réduit à avaliser les décisions préparées entre l'autorité de tutelle et les services du ministère de l'économie², il ne bénéficie pas des attributions normalement conférées à un conseil d'administration³.

L'incapacité du conseil d'administration à jouer son rôle de contrôle et d'impulsion résulte en partie de sa composition. En effet, ces instances sont trop nombreuses (26 membres), alors même que l'Etat, actionnaire des ports, n'a que trois représentants, qui d'ailleurs ne communiquent guère entre eux et se sont volontairement cantonnés à une surveillance administrative et financière des ports. Par surcroît, les représentants des collectivités territoriales, sans doute déçus par le fonctionnement du conseil, sont parfois insuffisamment présents aux réunions. Enfin, les conflits d'intérêt chez les représentants des opérateurs privés présents au conseil d'administration, atténués depuis la loi « Nouvelles régulations économiques » de 2001⁴, n'ont pas complètement disparu.

¹ Arrêt de la CJCE C179-90 du 10 décembre 1991 dit « Port de Gênes ».

² L'une des personnes auditionnées par votre rapporteur a ainsi indiqué qu'à l'occasion de près de 700 participations à des conseils d'administration dans différents ports autonomes français, elle n'avait jamais observé le rejet par le conseil d'une proposition de décision.

³ Cf. article L. 225-37 du code de commerce.

⁴ Loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques.

c) Des services de ressources humaines à développer

L'histoire des ports est émaillée de mouvements sociaux parfois très coûteux¹. Le port de Dunkerque, grâce à l'absence de grève depuis 1992, a su améliorer son image de marque, tandis que le port de Marseille pâtit d'une réputation de manque de fiabilité.

Plusieurs facteurs contribuent à cette conflictualité. Historiquement, le travail était très pénible avant sa mécanisation et la tâche des portiqueurs nécessite des qualités de précision et d'attention très poussées. Ensuite, un blocage des ports peut paralyser rapidement l'économie du pays, ce qui confère un fort pouvoir de négociation aux dockers et portiqueurs. Enfin, ces derniers ont longtemps contrôlé l'accès à leur profession et aujourd'hui ils ont une lecture extensive, vraisemblablement infondée sur le plan juridique, de la priorité d'embauche dont bénéficient les dockers intermittents, en essayant d'en faire bénéficier les ouvriers dockers mensualisés². C'est pourquoi les salaires des dockers sont sensiblement supérieurs à ceux d'autres professions comparables.

Il n'existe malheureusement pas de statistiques globales pour évaluer les pertes de trafic dues non seulement aux grèves³, mais aussi aux nombreux préavis, dont sont systématiquement informés les clients. Or, dans le domaine portuaire comme ailleurs, la crédibilité, la confiance et la fiabilité sont indispensables pour attirer et retenir les opérateurs privés, d'autant que les grèves sont quasi inexistantes dans d'autres grands ports comme Hambourg par exemple.

Une gestion fine et délicate des ressources humaines est donc indispensable dans les ports et dans les entreprises de manutention. Cela implique pour les ports de promouvoir les accords d'intéressement, d'aligner le droit et la pratique des institutions représentatives du personnel sur le régime de droit commun et de renforcer les effectifs du personnel chargé des ressources humaines. Quant aux entreprises de manutention portuaire, elles doivent veiller à renforcer la qualité des conditions de travail des dockers et à mettre en place des accords d'intéressement attractifs.

¹ On peut citer les mouvements sociaux liés à la réforme des dockers de 1992, ceux répondant à des mots d'ordres nationaux (CPE en mars avril 2006), ou plus récemment la grève de 18 jours déclenchée en mars 2007 au Port de Marseille.

² Cf. rapport Cour des comptes, op. cit., p. 46. L'activité de « brouettage », qui consiste à transporter des marchandises ou des conteneurs en restant dans la circonscription du port, est aujourd'hui le monopole des dockers, en vertu de cette interprétation de l'article R. 511-2 du code des ports maritimes.

³ Cf. rapport Cour des comptes, op. cit., p. 34. Selon l'Observatoire de la fiabilité créé par le port autonome de Marseille, 2 % des escales dans la cité phocéenne entre 2000 et 2004 ont été marqués par des problèmes sociaux.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

A. LE TEXTE DU PROJET DE LOI

Le projet de loi portant réforme portuaire, soumis à l'examen de votre assemblée, se compose de treize articles regroupés en trois titres. Le **titre I^{er}**, consacré à l'organisation portuaire et aux grands ports maritimes, comprend un article unique. **L'article 1^{er}** du projet de loi introduit un titre préliminaire au livre I^{er} du code des ports maritimes (CPM) articulé autour de six chapitres. Son chapitre préliminaire a trait à l'organisation portuaire. Le premier chapitre concerne l'institution des grands ports maritimes, leurs statuts, missions, circonscriptions et régimes financiers, et traite des conséquences de la substitution de ces ports aux ports maritimes relevant de l'Etat. Le chapitre II dote ces grands ports d'un conseil de surveillance, d'un directoire, d'un conseil de développement et éventuellement d'un conseil de coordination interportuaire. Le chapitre III définit le projet stratégique du port. Le chapitre VI regroupe diverses dispositions.

Le **titre II** du projet de loi, relatif à des dispositions diverses en matière d'urbanisme et de fiscalité locale, contient deux articles. **L'article 2** du projet de loi permet aux grands ports maritimes de se constituer des réserves foncières. **L'article 3** introduit deux mécanismes fiscaux d'accompagnement de la réforme pour les entreprises qui achètent de l'outillage portuaire public : l'un, automatique, permet des réductions dégressives sur cinq ans des taxes foncières et de la taxe professionnelle et l'autre prévoit une exonération pendant cinq ans de la taxe professionnelle, si les collectivités territoriales concernées le souhaitent.

Le **titre III** du projet de loi concerne des dispositions transitoires et finales non codifiées et regroupe dix articles. **L'article 4** permet aux grands ports maritimes de se constituer des réserves foncières. **L'article 5** fixe à ces ports un délai de deux ans, à compter de l'adoption du projet stratégique, pour cesser d'exploiter les outillages utilisés pour le chargement, le déchargement, la manutention et le stockage, sauf exceptions. **L'article 6** précise le contenu du premier projet stratégique. **L'article 7** expose la procédure de vente de ces outillages. **L'article 8** indique la procédure d'élaboration de la liste de transfert de personnel aux opérateurs de terminal. **L'article 9** précise le contenu de l'accord cadre national tripartite. **L'article 10** indique les conditions du transfert de personnel en cas d'absence d'accord cadre. **L'article 11** impose qu'une négociation collective soit ouverte dans l'entreprise d'accueil des salariés transférés. **L'article 12** traite des conditions de transfert des biens de l'Etat vers le grand port maritime et de la part de la vente des outillages publics qui revient à l'Etat. **L'article 13** détermine les mesures transitoires lorsqu'un grand port maritime remplace un port autonome.

B. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

1. Les principes qui ont guidé votre commission

Votre commission considère que **les ports français ne pourront retrouver les parts de marché perdues que s'ils deviennent fiables, efficaces et compétitifs**. Fiables, car les problèmes techniques et les mouvements sociaux nuisent à l'attractivité de nos ports. Efficaces, car certains projets d'infrastructures mal conçus handicapent durablement le développement d'un port. Compétitifs, car le marché des conteneurs, vecteur de la croissance du trafic portuaire, est très peu captif et s'affranchit des frontières nationales.

Elle estime en outre que **la priorité pour assurer le développement des ports français est de les insérer dans un réseau de transport ferroviaire et fluvial performant**. Elle tient, à ce titre, à affirmer avec force qu'elle refuse le fatalisme géographique conduisant à penser que nos ports ne pourraient jamais concurrencer sérieusement leurs homologues du nord de l'Europe. Bien au contraire, nos ports sont idéalement placés pour concurrencer les grands ports européens et desservir la « *banane bleue* » du cœur de l'Europe.

Votre commission souhaite enfin **donner le plus d'autonomie possible dans la gestion des grands ports maritimes**. Tout en conservant leur caractère d'établissements publics de l'Etat, les grands ports maritimes doivent pouvoir agir sans le contrôle tatillon de leurs tutelles administratives, notamment lorsqu'ils envisagent de réaliser des investissements.

En définitive, **votre commission juge que le projet de loi portant réforme portuaire est un texte de qualité, qui parvient à la fois à fixer des objectifs clairs et partagés par tous et à privilégier le dialogue social**.

2. Les amendements proposés par votre commission

Lors de sa réunion du mercredi 14 mai 2008, la commission des affaires économiques a examiné le présent rapport sur le projet de loi portant réforme portuaire.

Elle a adopté **17 amendements** sur ce texte visant:

– au **titre I^{er}**, à transformer la dénomination « *grands ports maritimes* » en « *grands ports autonomes* » ;

– à l'**article 1^{er} (L. 101-1 du code des ports maritimes, ou CPM)**, à opérer un changement rédactionnel ;

– à l'**article 1^{er} (L. 101-2 du CPM)**, à supprimer la référence à la tutelle de l'Etat sur ces ports ;

– à l’**article 1^{er} (L. 101-3 du CPM)**, à imposer aux ports le respect des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence ;

– à l’**article 1^{er} (L. 101-5 du CPM)**, à assouplir le contrôle financier de l’Etat sur les investissements du port auxquels il ne participe pas ;

– à l’**article 1^{er} (L. 102-3 du CPM)**, à renforcer les pouvoirs du conseil de surveillance, à obliger les comptes annuels du port à être certifiés par un commissaire aux comptes, à subordonner la validité des délibérations du conseil de surveillance à la présence de la moitié de ses membres ;

– à l’**article 1^{er} (L. 102-4 du CPM)**, à remplacer le nom de « *président du directoire* » par celui de « *directeur général* », à le faire nommer par décret après avis conforme du conseil de surveillance ; à lui imposer un mandat minimum de cinq ans, et à donner la possibilité au conseil de surveillance de demander au ministère de tutelle sa révocation après un vote à bulletins secrets ;

– à l’**article 1^{er} (L. 102-6 du CPM)**, à supprimer la possibilité, pour le conseil de développement, d’être consulté sur la politique tarifaire du grand port et à supprimer la référence à un décret en Conseil d’Etat ;

– à l’**article 1^{er} (L. 102-7 du CPM)**, à ce que le décret instituant un conseil de coordination interportuaire fixe également sa composition, les modes de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d’élaboration du document de coordination ;

– à l’**article 1^{er} (L. 103-1 du CPM)**, à imposer que le projet stratégique aborde le thème de l’intéressement des salariés du port, à rendre compatible ce projet avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales, à supprimer la référence à un décret en Conseil d’Etat, à imposer la conclusion d’un contrat entre le grand port autonome, l’Etat et le cas échéant les collectivités territoriales, afin de mettre en œuvre ce projet et de traiter la politique de dividendes versés à l’Etat ;

– à l’**article 1^{er} (L. 103-2 du CPM)**, à supprimer la restriction selon laquelle les ports ne peuvent avoir des participations minoritaires que dans les entreprises établies dans un Etat membre de l’Union européenne ou partie à l’Espace économique européen ;

– à l’**article 1^{er} (L. 106-1 du CPM)**, à permettre aux collectivités territoriales, ou à leurs groupements, qui gèrent un port maritime, de s’associer aux travaux d’un conseil de coordination portuaire ;

– à l’**article 3** du projet de loi, à opérer une rectification d’erreur matérielle ;

– à l’**article 7**, à réserver la priorité d’achat des outillages publics aux opérateurs qui ont déjà réalisé un investissement sur un terminal ou aux utilisateurs réguliers de ces outillages qui ont traité un trafic significatif ; et à obliger les contrats de cession d’outillages à prévoir des dispositions

spécifiques sur le sort de ces derniers en cas de résiliation imputable à l'opérateur ;

– à **l'article 10**, à permettre la poursuite du contrat de travail d'un salarié avec le grand port autonome, en cas de changement dans les conditions essentielles de son contrat de travail, à condition que cette demande intervienne au plus tard trois ans après le transfert du salarié dans l'entreprise, et après avis d'une commission spéciale et consultation des institutions représentatives du personnel de l'entreprise ;

– à **l'article 11**, à opérer une rectification d'erreur matérielle.

Par ailleurs, votre commission vous propose d'enrichir le texte par **un article additionnel après l'article 11**, tendant à ce que les versements effectués avant le 31 décembre 2008 à la Caisse de retraite des personnels des chambres de commerce maritimes et des ports autonomes soient exonérés de charges sociales et fiscales.

EXAMEN DES ARTICLES

Le projet de loi contient 13 articles et se compose de trois titres. Le titre I^{er}, consacré à l'organisation portuaire et aux grands ports maritimes, contient un seul article, mais qui crée vingt nouveaux articles dans le code des ports maritimes (CPM). Le deuxième titre, traitant de dispositions diverses, regroupe deux articles. Enfin, le troisième titre comprend dix articles relatifs à des dispositions transitoires et finales.

TITRE I^{er}

Organisation portuaire et grands ports maritimes

Ce titre comprend un article unique qui pose un nouveau cadre pour l'organisation et la gouvernance des ports français, en s'inspirant du modèle des « *ports-propriétaires* » de l'Europe continentale, plus de quarante ans après la loi fondatrice sur les ports maritimes autonomes¹.

Propositions de votre commission

Votre rapporteur considère que le choix de l'expression « *grand port maritime* » n'est pas très opportun 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. D'autre part, dans les relations commerciales internationales, cette expression risque d'être peu intelligible.

Par conséquent, votre commission vous propose **un amendement** tendant à remplacer l'expression « *grand port maritime* » par l'expression « *grand port autonome* » dans l'intitulé de ce titre préliminaire et, par conséquence, dans l'ensemble du projet de loi.

Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et l'intitulé du titre I^{er} du projet de loi ainsi modifié.

¹ Loi n° 65-491 du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes.

Article 1^{er}

(Articles L. 100-1 à L. 106-3 [nouveaux] du code des ports maritimes)

Organisation portuaire et grands ports maritimes

L'article 1^{er} du projet de loi modifie le titre préliminaire du code des ports maritimes, relatif à l'organisation portuaire et aux grands ports maritimes, en y introduisant vingt articles. Le Gouvernement a en effet souhaité créer, à côté des catégories existantes, la catégorie nouvelle des grands ports maritimes. Les dispositions existantes sur les ports autonomes sont donc maintenues. Selon les indications fournies à votre rapporteur par le Gouvernement, il est prévu de transformer en même temps les sept ports autonomes métropolitains en grands ports maritimes.

Les vingt articles du nouveau titre préliminaire du code sont regroupés en quatre chapitres :

- le chapitre préliminaire, relatif à l'organisation portuaire (article L. 100-1 nouveau) ;
- le chapitre I^{er}, relatif à l'institution, aux attributions et régime financier des grands ports maritimes (articles L. 101-1 et L. 101-2 à L. 101-6 nouveaux) ;
- le chapitre II, qui a trait à l'organisation de ces nouveaux ports (articles L. 102-1 à L. 102-8 nouveaux) ;
- le chapitre III, tendant à définir le fonctionnement d'un grand port maritime (articles L. 103-1 et L. 103-2 nouveaux) ;
- les chapitres IV et V, relatifs au contrôle et à l'aménagement, ne comportent pas de dispositions législatives ;
- le chapitre VI, portant des dispositions diverses (articles L. 106-1 à L. 106-3 nouveaux).

Par souci d'intelligibilité et de comparaison, votre rapporteur présentera, pour chaque article introduit dans le CPM par l'article 1^{er} du projet de loi, le droit existant pour les ports autonomes, afin de pouvoir saisir les nouveautés introduites par le statut de grand port maritime.

● Le **chapitre préliminaire** traite de l'organisation portuaire. Il comprend seulement l'article L. 100-1 du code des ports maritimes.

Article L. 100-1 : organisation portuaire

Le droit en vigueur

L'article L. 101-1 du code des ports maritimes distingue quatre catégories au sein des ports maritimes de commerce et de pêche :

- les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat, définis au titre I^{er} du livre I^{er} du code ;
- les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;
- le port de Port-Cros, relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.

Le texte du projet de loi

L'article L. 100-1 proposé par le projet de loi reprend le contenu de l'actuel article L. 101-1 auquel s'ajoute une nouvelle catégorie de ports, les « *grands ports maritimes* » définis au titre préliminaire du livre I^{er} du code.

Propositions de votre commission

Votre commission se satisfait du texte proposé par le projet de loi, hormis la modification dans la dénomination de la catégorie créée.

● Le **chapitre I^{er}** est relatif à l'institution, aux attributions et au régime financier des grands ports maritimes.

Ce chapitre comprend six articles, regroupés à l'intérieur de cinq sections :

- la section 1, qui a trait à l'institution de ces ports (article L. 101-1) ;
- la section 2, relative à leur statut et missions (articles L. 101-2 et L. 101-3 nouveaux) ;
- la section 3, sur la circonscription de ces ports (article L. 101-4 nouveau) ;
- la section 4, relative à leur régime financier (article L. 101-5 nouveau) ;
- la section 5, portant sur la substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat (article L. 101-6 nouveau).

Article L. 101-1 : institution des grands ports maritimes

Le droit en vigueur

L'actuel article L. 101-1 comporte des dispositions préliminaires qu'il est proposé de reprendre sous l'article L. 100-1 nouveau¹. Dans sa nouvelle rédaction, l'article L. 101-1 serait à rapprocher de l'actuel article L. 111-1 du CPM.

¹ Cf. *supra*.

En vertu de l'article L. 111-1, « *l'administration des ports maritimes de commerce* », dont « *l'importance* » le justifie, est confiée à des organismes dénommés « *ports autonomes* », créés par décret en Conseil d'Etat.

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-1 dispose que les « *grands ports maritimes* » sont institués par décret en Conseil d'Etat, à la libre appréciation du Gouvernement, compte tenu de leur « *importance particulière* », appréciée à l'aune de deux critères : le « *développement économique* » et « *l'aménagement du territoire* ».

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** rédactionnel à l'article L. 101-1.

Article L. 101-2 : statut des grands ports maritimes

Le droit en vigueur

Le deuxième alinéa de l'article L. 111-1 du code précité dispose que les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes, ces ports sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-2 du code **aligne le statut des grands ports maritimes sur celui des ports autonomes**. En effet, ces nouveaux organismes sont des « *établissements publics de l'Etat* » placés sous sa « *tutelle* ».

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** visant à la suppression de l'expression « *placés sous sa tutelle* », qui apparaît largement redondante.

Article L. 101-3 : missions des grands ports maritimes

Le droit en vigueur

Selon les dispositions de l'article L. 111-2 du code, le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription :

- des « travaux d'extension », d'« amélioration », de « renouvellement » et de « reconstruction » du port et de ses dépendances ;
- de leurs « exploitation » et « entretien » ;
- des missions de « police » et de « gestion du domaine immobilier » qui lui incombent.

Par surcroît, le port peut être autorisé à se charger, en tout ou partie, de la « création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ». Dans ce cas, le port autonome a les « mêmes droits et les mêmes obligations » que l'Etat en matière de « domanialité et de travaux publics », c'est-à-dire qu'il est astreint aux règles du droit administratif classique.

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-3 comprend trois paragraphes. Le **paragraphe I** définit **l'activité des grands ports maritimes, qui sont recentrés sur leurs missions essentielles, les activités industrielles et commerciales n'étant autorisées qu'à titre exceptionnel**. A l'intérieur de sa circonscription, le grand port maritime doit concilier ses missions avec les enjeux « économiques » et « environnementaux ». Le projet de loi distingue six missions, dont le contenu peut varier selon les modalités retenues par chaque port, que votre rapporteur regroupe en quatre thèmes :

- le port comme **autorité publique** ;
- le port comme **investisseur** ;
- le port comme **aménageur** ;
- le port comme **promoteur**.

Le grand port maritime, en tant qu'**autorité publique**, poursuit trois missions : la « réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes », la « police, la sûreté et la sécurité », au sens des dispositions du Livre III du CPM et les « missions concourant au bon fonctionnement général du port ».

Il a également, en tant qu'**investisseur**, la charge de la « construction » et de « l'entretien » de l'« infrastructure portuaire », en particulier les « bassins et terre-pleins », ainsi que des « voies et terminaux de desserte terrestre », notamment dans les domaines « ferroviaire et fluvial ».

Outre ces missions d'autorité publique et d'investisseur, le grand port maritime est chargé de **l'aménagement**, au travers de la « gestion et la

valorisation du domaine » dont il est « *propriétaire* » ou qui lui est « *affecté* », mais également grâce à la « *gestion* » des « *zones industrielles ou logistiques* » liées à l'activité portuaire.

Enfin, ce nouvel établissement public a vocation à être le **promoteur** du port au travers de différentes actions non précisées.

Ce recentrage des missions des grands ports maritimes apparaît clairement au **paragraphe II** de cet article, puisque le port ne peut pas, en règle générale, « *exploiter les outillages* » utilisés pour les « *opérations de chargement, de déchargement* » mais également de « *manutention et de stockage* » liées aux « *navires* », sauf dans le cadre dérogatoire institué par l'article L. 103-2 du code déjà cité.

Enfin, selon le **paragraphe III** de cet article, le grand port maritime est **libre d'exercer deux autres missions**, à condition de respecter l'interdiction générale, mais non absolue, d'exploiter les outillages publics. La première mission facultative concerne les « *activités* » ou « *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* », grâce notamment à des « *prises de participations dans des personnes morales* ». La seconde concerne la réalisation par le port de prestations, diverses à condition qu'il effectue déjà ces prestations pour son « *propre compte* », ou bien qu'elles constituent le « *prolongement de ses missions* ».

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** tendant d'une part à ce que le grand port autonome, dans son action quotidienne, veille lui-même au respect des règles de concurrence tout en respectant les enjeux de développement durable, d'autre part à élargir la possibilité pour le port de détenir des participations minoritaires dans des entreprises privées.

En premier lieu, les ports doivent s'efforcer de promouvoir le respect des règles de concurrence. Le secteur de la manutention portuaire et le marché des armateurs connaissent en effet une concentration importante, c'est pourquoi les ports français doivent prévenir tout abus de position dominante à l'intérieur comme à l'extérieur de leurs circonscriptions. Quant au développement durable, dont le principe a été reconnu dans la Charte de l'environnement de 2004, il permet d'articuler le progrès social et le développement économique avec le respect de l'environnement.

En second lieu, cet amendement vise à permettre aux ports de détenir des participations minoritaires dans une entreprise, dans le but de moderniser le port ou la place portuaire. Ainsi, dans l'hypothèse où un appel d'offres classique serait infructueux, un grand port, accompagné le cas échéant de collectivités territoriales, pourrait détenir une entreprise de manutention portuaire pour automatiser un quai, comme à Rotterdam ou Hambourg (le quai Burchardkai du port d'Hambourg est géré par Hamburger Hafen und Logistik

AG (HHLA), filiale à 70% de la ville d'Hambourg). Une telle entreprise privée avec des capitaux publics majoritaires pourrait d'ailleurs être créée pour faire cesser une situation de monopole pour un trafic commercial donné.

Article L. 101-4 : la circonscription du port

Le droit en vigueur

L'article L. 111-3 du code précité dispose que la circonscription du port autonome est déterminée après enquête par décret en Conseil d'Etat. Il est précisé que la circonscription comprend les « *accès maritimes* » dans la limite fixée par le même décret et qu'elle peut englober des « *ports desservis* » par ces accès maritimes.

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-4 proposé par le projet de loi indique que les « *conditions de délimitation à terre et en mer* », et non plus la circonscription elle-même comme pour les ports autonomes, sont définies par décret en Conseil d'Etat après enquête. Cet article indique en outre que la circonscription comprend obligatoirement les « *accès maritimes* » et facultativement certains « *ports desservis par ces accès maritimes* ».

Autrement dit, ce décret en Conseil d'Etat indiquera que toutes les modifications ultérieures des circonscriptions des grands ports seront prononcées, par exemple, par un arrêté du préfet de région, ce qui permettra ensuite un gain de temps substantiel.

Propositions de votre commission

Votre commission considère que cet article offrira à terme une plus grande souplesse pour modifier les circonscriptions des grands ports.

Article L. 101-5 : régime financier

Le droit en vigueur

En application de l'article L. 111-4 du code, les frais d'entretien ou d'exploitation supportés par l'Etat varient selon la nature des infrastructures portuaires, même si, dans la pratique, la différence entre ces deux notions est mince. Concernant les écluses d'accès, l'Etat doit supporter intégralement non seulement les frais de l'entretien mais aussi les frais d'exploitation. En revanche, l'Etat ne supporte que les frais d'entretien pour les « *chenaux d'accès maritimes* », pour garantir la « *profondeur des avant-ports* », pour les

« ouvrages de protection contre la mer » et pour les dépenses relatives aux engins de « dragage ».

Le programme et le montant des dépenses de ces opérations sont arrêtés chaque année par décision de l'autorité compétente.

Le texte du projet de loi

Le régime de prise en charge financière par l'Etat, concernant les travaux d'entretien et d'exploitation des infrastructures d'accès maritime pour les grands ports maritimes, sera le même que pour les ports autonomes.

En revanche, s'agissant de la construction des infrastructures portuaires, l'article L.101-5 du code n'aligne pas complètement le régime financier des nouvelles entités sur celui des ports autonomes. En effet, alors que certaines opérations de modernisation des ports autonomes, limitativement énumérées, devaient être financées à hauteur de 80 % par l'Etat¹, et à 60 % pour les autres opérations², ces dispositions n'ont pas été reprises pour les grands ports maritimes.

Propositions de votre commission

Votre commission regrette le désengagement financier de l'Etat dans les ports depuis une vingtaine d'années. Consciente que les années à venir demeureront difficiles pour les finances publiques, votre commission préfère cependant prendre acte du retrait financier de l'Etat plutôt que de tenter de lui imposer des règles qu'il ne respectera pas. C'est pourquoi votre commission accepte que l'Etat ne s'engage à prendre en charge que les travaux d'accès au grand port maritime, à condition naturellement que les ports jouissent d'une autonomie financière accrue.

Votre commission vous propose **un amendement** visant à donner aux grands ports autonomes une plus large autonomie en matière d'investissements en infrastructures ou en matière de prise de participations financières dans des entreprises. Ainsi, dans l'hypothèse où le conseil de surveillance envisage, dans le cadre des missions définies à l'article L. 101-3 du code des ports maritimes, des opérations pour lesquelles l'Etat n'apporte aucune contribution financière, il en informe l'autorité administrative compétente qui lui fait part de ses observations dans un délai de deux mois. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord de l'autorité administrative est réputé acquis. Le conseil de surveillance délibère, lors de sa plus prochaine réunion, des éventuelles observations de l'autorité administrative et peut décider d'engager les opérations envisagées.

¹ Article L. 111-5 du CPM.

² Article L.111-6 du CPM.

Article L. 101-6 : substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat

Le droit actuel

En 1965, lorsque les ports maritimes autonomes ont été créés, les chambres de commerce et d'industrie (CCI) leur ont remis gratuitement les terrains et outillages, ainsi que les bâtiments, mobiliers, « *matériels et approvisionnements* », sans oublier les « *éléments d'actif* », nécessaires à la poursuite de l'activité du port, conformément aux dispositions de l'article L. 111-10 du code. La remise de biens à l'établissement public portuaire n'a donné lieu à aucune imposition. En outre, les ports autonomes se sont substitués de « *plein droit* » aux personnes morales gérant le port, et notamment aux chambres de commerce et d'industrie, « *dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations* » qui leur incombaient.

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-6 est composé de deux paragraphes. Le **paragraphe I** comprend trois alinéas. Aux termes du **premier alinéa**, dans l'hypothèse où un « *port maritime relevant de l'Etat* » se trouve remplacé par un grand port maritime, l'Etat et, si besoin, le port autonome ou l'établissement public délégataire¹ remettent gratuitement à ce nouvel organisme les « *biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions* ». Il est précisé que **ces biens meubles ou immeubles ne sauraient concerner le « *domaine public maritime naturel* » ni le « *domaine public fluvial naturel* », qui appartiennent nécessairement à l'Etat**. Non seulement cette « *remise de biens* » est gratuite, mais elle ne donne lieu à paiement d'« *aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires* ».

Le **deuxième alinéa** dispose que le grand port maritime assure une parfaite continuité en droit par rapport au port autonome qu'il remplace. Le grand port maritime reprendra à son compte « *tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées* » qui incombent aujourd'hui à l'Etat, au port autonome ou à un établissement public délégataire. Il n'y aura donc plus de fragmentation de compétences dans la circonscription des grands ports autonomes. Toutefois, cette substitution de plein droit ne saurait faire échec aux dispositions de l'article L. 101-5 du même code qui prévoit la prise en charge par l'Etat d'une partie des financements d'infrastructures des grands ports maritimes.

¹ Ainsi, la plupart des ports maritimes d'outre-mer relevant de l'Etat sont gérés par des chambres de commerce et d'industrie, qui sont des établissements publics à caractère administratif rattachés à l'Etat.

Le **dernier alinéa** précise que les modalités d'application de l'article L. 101-6 sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Enfin, selon le **paragraphe II**, lorsqu'un grand port maritime remplace un port autonome, il conserve la même circonscription. Celle-ci pourra toutefois être modifiée selon les modalités de l'article L. 101-4¹.

Propositions de votre commission

Votre commission souscrit à la rédaction proposée par le Gouvernement pour l'article L. 101-6.

● **Le chapitre II de ce titre préliminaire sur l'organisation portuaire, comprend huit articles.**

Ces articles sont répartis en cinq sections :

- un article avant la section 1 (L. 102-1 nouveau) ;
- la section 1, consacrée au conseil de surveillance (articles L. 102-2 et L. 102-3 nouveaux) ;
- la section 2, dédiée au directoire (L. 102-4 et L. 102-5 nouveaux) ;
- la section 3 sur le conseil de développement (article L. 102-6 nouveau) ;
- la section 4 relative au conseil de coordination interportuaire (article L. 102-7 nouveau) ;
- la section 5 sur le personnel (article L. 102-8 nouveau).

Article L. 102-1 : organisation du grand port maritime

Le droit en vigueur

Selon les dispositions de l'article L. 112-1 du code des ports maritimes, l'administration des ports autonomes est assurée par un « *conseil d'administration, assisté d'un directeur* ».

Le texte du projet de loi

L'article L. 102-1 dispose que les grands ports maritimes sont dirigés par un directoire, lui-même placé sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

¹ Cf. supra.

Propositions de votre commission

Cet article n'appelle pas de proposition de modification de votre commission.

Article L. 102-2 : composition du conseil de surveillance

Le droit en vigueur

Selon les dispositions de l'article L. 112-2. du code, le conseil d'administration d'un port autonome est composé, dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat :

– « pour moitié : de membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port » ;

– « pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'économie régionale ou de l'économie générale ».

En définitive, on constate que **les conseils d'administration sont en pratique souvent composés de 26 membres, dont la moitié est nommée par l'Etat, se répartissant comme suit¹** :

Membres	Désignation
3 fonctionnaires de l'Etat (préfet, Conseiller d'Etat, représentant local du ministère des finances	Etat
5 élus locaux	conseil régional, conseil général, communautés urbaines et villes
5 salariés (dont un cadre)	salariés du port autonome
1 docker	syndicat des ouvriers dockers
12 représentants du monde économique ou choisis pour leur compétence en matière de transport ou d'économie, dont 8 directement liés à l'activité portuaire ²	2 sont nommés par la CCI, les 10 autres par l'Etat (dont 3 sur une liste proposée par la CCI)

L'article L. 112-2 apporte en outre trois précisions. Tout d'abord, le conseil d'administration élit un président, choisi parmi ses membres. Ensuite, les membres autres que ceux désignés par les CCI et les collectivités locales

¹ Cf. article R. 112-1 du code des ports maritimes.

² Cf. le rapport du cluster maritime français, contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes, juillet 2007, p. 8.

sont nommés par décret. Enfin, les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur les « *listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives* ».

Le texte du projet de loi

La rédaction proposée pour l'article L. 102-2 indique que le conseil de surveillance, comprenant seize membres, est composé de cinq représentants de l'Etat, quatre pour les collectivités territoriales et leurs groupements, trois représentants du personnel de l'établissement public et quatre personnalités qualifiées nommées par l'Etat.

Propositions de votre commission

A la suite de l'examen par votre commission du présent rapport, votre rapporteur envisage de présenter d'ici la séance publique un amendement visant à réécrire l'article L. 102-2 du code des ports maritimes, afin de porter le nombre de membres de seize à dix-huit, de réserver des sièges aux représentants des services déconcentrés de l'Etat, aux élus locaux et à deux parlementaires.

Il serait indiqué que la voix du président est prépondérante en cas de partage.

Enfin, la référence à la durée du mandat des membres serait supprimée, car un décret simple d'application est une faculté de plein droit pour le Gouvernement.

Article L. 102-3 : missions du conseil de surveillance

Le droit en vigueur

Les missions du conseil d'administration des ports autonomes sont énoncées à l'article L. 113-1 du CPM. Le conseil doit donner son avis sur toutes les questions relevant des « *divers services publics* » intéressant le port. Il peut en outre statuer définitivement sur des dépenses d'exploitation et des opérations en capital dans deux cas précis¹, fixer les tarifs maximums et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même et créer des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent.

¹ *Outre les opérations d'« exploitation », il s'agit des « travaux » et des « dépenses d'outillages devant être effectués sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port ». Dans ces deux cas, le conseil d'administration doit respecter le budget prévisionnel.*

Ne peuvent faire l'objet de délégation de la part du conseil d'administration, en vertu de l'article R. 113-3 du code des ports maritimes :

- l'approbation du budget, des emprunts, des tarifs et des comptes ;
- l'approbation du plan d'organisation des services ainsi que les tableaux d'effectif ;
- la fixation des conditions générales de rémunération ;
- l'approbation des prises ou cessions de participation financières ;
- l'approbation des conventions « réglementées » ;
- l'approbation des conventions d'exploitation de terminal ;
- l'approbation des marchés et des transactions au dessus d'un certain seuil ;
- les modifications de la circonscription du port autonome.

Le texte du projet de loi

L'article L. 102-3 détaille les missions du conseil de surveillance prévu par les articles L. 102-1 et L. 102-2. Celui-ci « *arrête les orientations stratégiques* » du grand port maritime et « *exerce le contrôle permanent de sa gestion* ». Un décret en Conseil d'Etat précisera les opérations pour lesquelles son autorisation est requise. Il se voit, par surcroît, conférer un large pouvoir d'investigation puisqu'il peut opérer toute vérification ou contrôle qu'il juge utile, notamment en exigeant la communication de tous les documents lui permettant de réaliser sa mission.

Le conseil est destinataire, « *une fois par trimestre au moins* », d'un rapport du directoire. Au plus tard six mois après la clôture de l'exercice comptable, le conseil reçoit du directoire les comptes annuels et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés d'un rapport de gestion¹. Le président du conseil de surveillance invite également le président du conseil de développement pour qu'il lui présente ses propositions. Enfin, le conseil de surveillance a pour mission de délibérer sur le projet stratégique du port, innovation introduite par l'article 1^{er} du projet de loi à l'article L. 103-1 nouveau du code précité.

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** visant à renforcer les pouvoirs du conseil de surveillance, en indiquant que sous réserve des compétences exclusives de l'Etat, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche du port et règle par ses délibérations les affaires qui le concernent. En outre, le commissaire aux comptes ne certifiera pas seulement les comptes consolidés, mais également les comptes annuels. Enfin, cet

¹ Ce rapport, obligatoire en France, présente les commentaires de l'équipe de direction sur les comptes de l'année.

amendement précise que le conseil de surveillance ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents.

Article L. 102-4 : directoire

Le droit en vigueur

L'administration du port autonome est assurée par un conseil d'administration, « assisté d'un directeur », selon les dispositions de l'article L.112-1 du code. En vertu de l'article L. 112-3, le directeur du port autonome est nommé par décret en conseil des ministres. L'article R.113-7 dispose que le directeur est « l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui sont de la compétence de cette assemblée » et il peut en outre se voir déléguer certaines attributions. A ce titre, il « rend compte » au « président du conseil », et non à l'ensemble des membres du conseil, des décisions qu'il a prises par délégation.

Le texte du projet de loi

La rédaction proposée pour l'article L. 102-4 du code dispose que le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par un décret. Le président du directoire est nommé par décret après avis du conseil de surveillance. Une fois nommé, il propose au conseil de surveillance différents noms de personnes susceptibles de siéger au directoire, puis le conseil nomme les membres du directoire. Ceux-ci exercent un mandat dont la durée est, là encore, fixée par décret.

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** de réécriture de l'article 102-4 afin :

- de remplacer l'expression de « *président du directoire* » par celle de « *directeur général* » ;
- de nommer celui-ci par un décret simple, après avis conforme du conseil de surveillance ;
- d'imposer une durée minimale de cinq ans pour le mandat du directeur général ;
- de donner la faculté au conseil de surveillance de demander au ministère la révocation du directeur général par un vote à bulletins secrets.

Votre commission souhaite éviter d'éventuels conflits entre les responsables du port en ne conférant la qualité de président qu'au président du conseil de surveillance. En effet, le projet de loi prévoit implicitement la coexistence entre trois présidents, à la tête du conseil de surveillance, du directoire et du conseil de développement.

Elle estime en outre que le directeur général doit tirer sa légitimité du conseil de surveillance. Ainsi, le directeur sera désormais nommé par un décret simple, et non plus en conseil des ministres, à condition que le conseil de surveillance accepte la proposition du ministre. Symétriquement, le conseil de surveillance pourra demander au ministre de prendre un décret de révocation du directeur en cas de désaccord grave.

Article L. 102-5 : rôle du directoire

Le droit en vigueur

En application des dispositions combinées des articles L. 112-1 et R. 113-7 du code, le directeur général assiste le conseil d'administration, il est son agent d'exécution et il rend compte des décisions qu'il a prises par délégation du conseil à son président.

Le texte du projet de loi

L'article L.102-5 définit le rôle du directoire. Assurant la direction de l'établissement, il est « *responsable de sa gestion* ». Par conséquent, il se voit attribuer les « *pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime* ». Ces pouvoirs se heurtent toutefois à une double limite : le directoire doit d'une part respecter les dispositions relatives aux missions obligatoires et facultatives du grand port maritime, d'autre part ne pas empiéter sur les compétences du conseil de surveillance.

Propositions de votre commission

Votre commission accepte la rédaction proposée pour l'article L. 102-5.

Article L. 102-6 : conseil de développement

Le texte du projet de loi

L'institution du conseil de développement constitue une nouveauté par rapport à la réglementation sur les ports autonomes métropolitains. L'article L. 102-6 indique que chaque grand port maritime se voit doté d'un conseil de développement, qui comprend quatre grandes catégories de membres : les « *milieux professionnels* », « *sociaux* » et « *associatifs* » ainsi que les « *collectivités territoriales et leurs groupements* ». Ce conseil est obligatoirement consulté, d'une part, sur le « *projet stratégique* », d'autre part, sur la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut en outre 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'Etat précise sa composition, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** tendant à éviter que le conseil de développement, qui comprend notamment des acteurs économiques locaux, discute de la politique tarifaire, afin d'éviter tout conflit d'intérêt.

En outre, cet amendement supprime la référence à un décret en Conseil d'Etat, dans un souci de simplification administrative, un décret simple étant d'un niveau suffisant pour préciser la composition et les règles de fonctionnement du conseil de développement.

Article L. 102-7 : conseil de coordination interportuaire

Le texte du projet de loi

L'article 102-7 comprend trois alinéas. Le **premier alinéa** dispose que, dans le but de garantir la cohérence des actions des grands ports maritimes et, le cas échéant, des ports autonomes fluviaux s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un « *conseil de coordination interportuaire* » puisse être créé par décret. Cette structure associe des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, les ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées.

Le **deuxième alinéa** précise que l'objectif de ce conseil est d'adopter un « *document de coordination* » qui trace les « *grandes orientations* » en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut d'ailleurs proposer des « *modalités de mutualisation de leurs moyens* ».

Enfin, le **dernier alinéa** renvoie à un décret en Conseil d'Etat la détermination de la composition, les modalités de désignation, les règles de fonctionnement du conseil et les conditions d'élaboration du document de coordination.

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** tendant à ce que le décret d'institution définit également, sans renvoyer à un décret en Conseil d'Etat, 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.

Article L. 102-8 : personnel des ports

Le droit en vigueur

En vertu de l'article L. 112-4 du code, les fonctionnaires¹ qui sont mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services peuvent être soit placés dans la position de détachement², soit, à leur demande, dans la position hors cadres³. Par surcroît, cet article offre à « *tout membre du personnel ouvrier* » affilié au régime de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat⁴, qui a été transféré au service du port autonome, la « *faculté d'opter* » pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome. Enfin, un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de cet article.

Quant à l'article L. 112-5, il indique tout d'abord que le personnel du port autonome est soumis au régime des conventions collectives. Il précise par ailleurs que le « *personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie* » est « *intégré dans les services correspondants du port autonome* ». Toutefois, cette intégration s'accompagne de garanties acquises en matière de « *conditions d'emploi, de rémunération et de retraite* ».

Le texte du projet de loi

La rédaction proposée pour l'article L. 102-8 du code étend l'application des dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 aux grands ports maritimes.

Propositions de votre commission

L'extension du dispositif des articles L. 112-4 et L. 112-5 aux grands ports maritimes apparaît tout à fait légitime à votre commission.

¹ Cette possibilité est prévue par le chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et par la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

² Le fonctionnaire détaché est placé sous l'autorité des supérieurs hiérarchiques du service d'accueil qui assure son traitement, mais l'administration d'origine conserve son pouvoir disciplinaire et de notation, tandis que le fonctionnaire conserve son droit à l'avancement dans son corps d'origine.

³ Un fonctionnaire placé dans la position hors cadre est plus éloigné de son administration d'origine qu'un fonctionnaire en simple détachement. En effet, le fonctionnaire hors cadre perd ses droits à avancement et à retraite de son corps d'origine.

⁴ Voir le décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié relatif aux pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat.

● Le chapitre III du titre préliminaire du code des ports maritimes aborde le fonctionnement d'un grand port maritime et comprend deux articles.

Article L. 103-1 : projet stratégique

Le texte du projet de loi

Le projet stratégique constitue une innovation majeure du projet de loi. Chaque grand port maritime, à travers son conseil de surveillance, détermine un « *projet stratégique* » qui fixe les « *grandes orientations* » du port, les « *modalités* » de l'action et les « *dépenses et recettes prévisionnelles* » nécessaires à sa mise en œuvre. Ce projet doit naturellement s'inscrire dans les missions du port¹ et être compatible avec le « *document de coordination* » interportuaire s'il existe.

Par ailleurs, le grand port maritime a la faculté de conclure un contrat pluriannuel avec l'Etat et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, afin de préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs.

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** qui poursuit quatre objectifs :

– en premier lieu, il oblige le projet stratégique à aborder la question de l'intéressement des salariés du port ;

– en second lieu, cet amendement vise à ce que les contrats stratégiques obéissent aux orientations nationales en matière de dessertes intermodales. Cette disposition vise à pallier l'absence de réunion d'un Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) depuis 2003 ;

– en troisième lieu, cet amendement rend obligatoire, pour le grand port maritime, la conclusion d'un contrat pluriannuel avec l'Etat et éventuellement les collectivités territoriales intéressées, afin que tous les acteurs institutionnels se sentent concernés par le développement du port ;

– en dernier lieu, cet amendement vise à ce que le contrat pluriannuel porte également sur l'évolution de la part de dividendes demandés par l'Etat car il est essentiel que les ports bénéficient d'une certaine visibilité pour leurs investissements.

¹ Selon les missions définies à l'article L. 101-3 nouveau du CPM, le port est une autorité publique, un investisseur, un aménageur et un promoteur.

Article L. 103-2 : projet stratégique et exploitation d'outillage

Le texte du projet de loi

L'article L. 101-3 a fixé un **principe général** mais non absolu, selon lequel le **grand port maritime** « *ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires¹* ».

Ce principe comporte **quatre exceptions** limitativement énumérées par l'article L. 103-2 et soumises à conditions. L'exploitation de ces outillages, directement ou indirectement par le port, n'est possible que si deux conditions générales et cumulatives sont remplies : d'une part, le « *projet stratégique* » adopté par le conseil de surveillance doit le prévoir, d'autre part, l'« *autorité administrative compétente* » doit donner son accord.

La première exception permet au port d'exploiter « *en régie* » ou « *par l'intermédiaire de filiales* »² ces outillages, à condition toutefois qu'il **s'agisse d'« activités ou prestations accessoires** » dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port. Autrement dit, il peut s'agir des activités de maintenance d'outillage, ou des prestations marginales, très rares et techniques, que seul le port peut fournir.

Le port a également la possibilité d'exploiter ces outillages au travers de filiales à condition qu'il puisse **se fonder sur un « motif d'intérêt national** ». Dès lors, l'autorité administrative ne se contente pas de donner son accord, mais elle « *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* ». Le trafic des produits pétroliers pourrait, par exemple, être qualifié de motif d'intérêt national.

En outre, l'exploitation de l'outillage, lié aux opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage, par une filiale du port est légale **quand aucun opérateur de terminal n'a souhaité acheter ce matériel** et que l'appel à candidatures a été infructueux, conformément à la procédure décrite à l'article 7 du projet de loi.

Enfin, **le port est libre de détenir des « participations minoritaires dans une personne morale de droit privé** », mais il est précisé que cette entreprise doit être établie dans un « *Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen* ».

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** pour supprimer la disposition selon laquelle les ports ne pourraient détenir des participations

¹ Cf. supra.

² Une filiale est une société détenue à plus de 50 % par une autre société ou entité.

minoritaires que dans les personnes morales de droit privé, établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen.

En effet, cette restriction géographique n'existe pas au III de l'article 101-3 du code des ports maritimes introduit par l'article 1^{er} du projet de loi¹.

● Le chapitre VI porte diverses dispositions et regroupe trois articles.

Article L. 106-1 : groupements d'intérêt public portuaires

Le texte du projet de loi

Cet article offre la faculté aux grands ports maritimes, ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, de « *mettre en commun des moyens* » et de « *poursuivre des actions communes* ».

Dans ce cadre, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public (GIP). Ceux-ci peuvent conduire pendant une « *durée déterminée* » des activités de « *promotion commerciale* » et d'« *entretien des accès maritimes* ».

Enfin, l'article L. 106-1 dispose que ces groupements sont soumis aux dispositions du « *chapitre I^{er} du titre IV du livre III du code de la recherche* » (articles L. 341-1 à L. 341-4 de ce code). Les groupements constitués par un ou plusieurs grands ports maritimes pourront ainsi mener des « *activités de recherche ou de développement technologique, ou gérer des équipements d'intérêt commun nécessaires à ces activités* »².

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** tendant à ce que 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 puissent demander à être associées à ses travaux.

¹ « 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 ».

² Voir article L. 341-1 du code de la recherche.

Article L. 106-2 : continuité entre les ports autonomes et les grands ports maritimes

Le texte du projet de loi

Aux termes de l'article L. 106-2, tous les « *textes applicables aux ports autonomes maritimes* », sauf bien évidemment le « *titre I^{er} du livre I^{er}* » consacré exclusivement aux spécificités de ces ports, s'appliquent également aux « *grands ports maritimes* », à moins de « *dispositions spéciales* » concernant ces nouveaux établissements portuaires.

Il est précisé que le « *président du directoire du grand port maritime* » exerce les attributions dévolues au « *directeur du port autonome maritime* ».

Cet article permet d'assurer la continuité en droit entre les ports autonomes et les grands ports maritimes et il complète donc les dispositions de l'article L. 101-6 nouveau du CPM.

Propositions de votre commission

Cet article est nécessaire à la transformation des ports autonomes en grands ports autonomes et votre commission y est donc favorable.

Article L. 106-3 : décrets d'application

Le texte du projet de loi

Cet article renvoie à des décrets en Conseil d'Etat l'application des articles du titre préliminaire du code des ports maritimes.

Proposition de votre commission

Votre commission n'a pas d'observations à formuler sur cet article.

<p>Votre commission vous demande d'adopter les 11 amendements qu'elle vous présente et l'article 1^{er} ainsi modifié.</p>

TITRE II

DISPOSITIONS DIVERSES

Le deuxième titre du projet de loi comprend deux articles : l'article 2 du projet de loi modifie le code de l'urbanisme, tandis que l'article 3 concerne le code général des impôts.

Article 2

(Article L. 221-1 du code de l'urbanisme)

Réserve foncière

Droit en vigueur

L'article L. 221-1 du code de l'urbanisme dispose que « *les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 sont habilités à acquérir des immeubles, au besoin par voie d'expropriation, pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation d'une action ou d'une opération d'aménagement répondant aux objets définis à l'article L. 300-1* ».

Or l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme dispose que « *les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels* ».

Ces opérations d'aménagement peuvent être conduites soit par des « *établissements publics fonciers et d'aménagement* » définis à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme, soit par des « *établissements publics fonciers locaux* » instaurés par l'article L. 324-1 du même code.

Le texte du projet de loi

L'article 2 du projet de loi a pour objet de permettre aux grands ports autonomes de mener des opérations d'aménagement de la même manière que ces « *établissements publics fonciers et d'aménagement* » ou ces « *établissements publics fonciers locaux* ».

Propositions de votre commission

Votre rapporteur est favorable à l'idée de permettre aux grands ports autonomes de constituer des « *réserves foncières* », car elle s'inscrit dans l'objectif de faire des grands ports d'authentiques aménageurs de leur

territoire. Le grand port maritime pourra donc « réserver » des terrains pour réaliser quelques années plus tard un projet de zone logistique par exemple.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 3

(Articles 1518 A bis et 1464 J [nouveaux] du code général des impôts)

Avantages fiscaux des entreprises de manutention ayant acquis des outillages publics

Le texte du projet de loi

L'article 3 comprend trois paragraphes. Le **paragraphe I** a pour but d'accompagner fiscalement la cession d'outillage public au bénéfice des entreprises de manutention portuaire grâce à **deux mécanismes**, portés chacun par un nouvel article du code général des impôts (CGI). D'une part, en exonérant ces entreprises pendant deux ans du paiement de la taxe professionnelle et des taxes foncières puis en allégeant de façon dégressive pendant trois ans le montant de ces impôts. D'autre part, cet article ouvre la possibilité aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale, sous conditions, d'exonérer de la taxe professionnelle la valeur locative des outillages exploités au 31 décembre 2009. Cet article permet en quelque sorte de prendre le relai du premier mécanisme. Alors que celui-ci est automatique, le second est à la discrétion des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale concernés.

Le **premier dispositif**, introduit par un nouvel article 1518 A bis du CGI, concerne la valeur locative des biens, qui sert ensuite à calculer la taxe professionnelle et des taxes foncières. Tout « *opérateur exploitant un terminal portuaire* », qui est devenu propriétaire des « *outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire* », dans les conditions prévues par les articles 5, 6 et 7 du projet de loi, se voit exonérer du paiement de ces impôts les deux premières années ; puis les valeurs locatives de ces biens cédés par le port font l'objet d'une réduction dégressive de 75 %, 50 % et 25 % pour chacune des trois années suivantes.

Valeur locative, taxes foncières et taxe professionnelle

La valeur locative sert de référence pour le calcul des taxes foncières et de la taxe professionnelle.

1. Les taxes foncières

Les propriétés bâties et non bâties sont respectivement soumises à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) et la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB). La taxe foncière sur les propriétés bâties est établie d'après la valeur locative cadastrale des propriétés, diminuée d'un abattement de 50 % (article 1388 du CGI). La taxe foncière sur les propriétés non bâties est établie d'après la valeur locative cadastrale des propriétés non bâties, sous déduction de 20 % de son montant (article 1396 du CGI).

Cette valeur locative est déterminée à partir de modalités différentes selon qu'il s'agit d'une propriété non bâtie, d'un local d'habitation ou à usage professionnel, d'un local commercial ou d'un établissement industriel.

Pour les immobilisations industrielles passibles de la TFPB, la valeur locative est déterminée en appliquant aux prix de revient de leurs différents éléments des coefficients fixés par décret en Conseil d'Etat.

2. La taxe professionnelle

La base d'imposition est constituée par deux éléments:

- La valeur locative des biens passibles de l'une des deux taxes foncières ;
- La valeur locative des immobilisations non passibles de taxe foncière (il s'agit des équipements et biens mobiliers).

Pour pouvoir bénéficier de ce dispositif fiscal, les entreprises concernées doivent déclarer, chaque année, au service des impôts, les « *éléments entrant dans le champ d'application de l'abattement* ».

Le second dispositif fiscal introduit par l'article 1464 J nouveau du CGI offre la possibilité aux collectivités territoriales d'exonérer de la taxe professionnelle la valeur locative des outillages exploités.

Deux conditions doivent être remplies. Tout d'abord, il faut que le « *maintien du transit portuaire* » dans le « *port maritime* », et pas seulement dans le grand port maritime, entraîne « *la « modernisation et la rationalisation des opérations de manutention* »¹. Ensuite, cette exonération requiert naturellement une « *délibération de portée générale* » des collectivités territoriales ou des établissements publics à fiscalité propre. Il est précisé que cette délibération doit être prise dans les conditions prévues au premier alinéa du I de l'article 1639 A bis du CGI². En d'autres termes, cette délibération

¹ Autrement dit, des ports comme Calais ou certains ports d'outre-mer, sans être de grands ports maritimes, pourraient bénéficier de ce dispositif fiscal.

² Selon les dispositions du premier alinéa du I de l'article 1639 A bis du code général des impôts « Sous réserve des dispositions de l'article 1466, les délibérations des collectivités locales et des organismes compétents relatives à la fiscalité directe locale, autres que celles fixant soit les taux, soit les produits des impositions, et que celles instituant la taxe d'enlèvement des ordures ménagères doivent être prises avant le 1^{er} octobre pour être applicables l'année suivante. Elles sont soumises à la notification prévue à l'article 1639 A au plus tard quinze jours après la date limite prévue pour leur adoption ». Or, l'article 1466 dispose que les délibérations des

accordant une exonération de taxe professionnelle doit être prise avant le 1^{er} octobre pour être applicable au 1^{er} janvier de l'année suivante et elle est soumise à une notification au plus tard quinze jours après la date limite prévue pour leur adoption.

Ce dispositif fiscal s'inscrit dans un mécanisme plus global mis en place entre 2000 et 2006. En effet, l'article 1465 du CGI dispose qu'il est possible d'exonérer de la taxe professionnelle « *en totalité ou en partie les entreprises qui procèdent sur leur territoire, soit à des extensions ou créations d'activités industrielles ou de recherche scientifique et technique, ou de services de direction, d'études, d'ingénierie et d'informatique, soit à une reconversion dans le même type d'activités, soit à la reprise d'établissements en difficulté exerçant le même type d'activités* ». Ce mécanisme fiscal ne saurait toutefois « *avoir pour effet de reporter de plus de cinq ans l'application du régime d'imposition de droit commun* ».

Le **paragraphe II** de l'article 3 du projet de loi adapte les dispositions du a du 1^o de l'article 1467 du CGI pour tenir compte de l'introduction à l'article 1518 A bis du mécanisme d'abattement dégressif des valeurs locatives des outillages.

Il convient de remarquer que le Gouvernement, une fois le projet de loi voté, notifiera ces deux dispositifs fiscaux à la Commission européenne.

Les aides d'Etat et la Commission européenne

Toute aide ou tout régime d'aide doit être notifié à la Commission et approuvé avant sa mise en œuvre. Une aide peut être *ipso facto* déclarée illicite si cette procédure n'a pas été respectée. Le principe, posé par l'article 87 § 1 du Traité instituant la Communauté européenne (TCE), est que les aides d'Etat sont considérées comme incompatibles avec le marché commun, car elles nuisent aux échanges entre les Etats membres et elles faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Toutefois, ce principe comprend de nombreuses exceptions. En particulier, certaines aides d'Etat sont « *présumées compatibles* » avec le traité (art. 87 § 3 TCE), comme les aides sectorielles accordées aux industries en phase de restructuration.

Enfin, le **dernier paragraphe** renvoie à un décret la détermination exacte de l'entrée en vigueur de cet article 3, celle-ci devant intervenir au plus tard le 1^{er} juin 2009.

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** rédactionnel dans le dernier alinéa du II de cet article.

Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et cet article ainsi modifié.

collectivités locales et de leurs groupements dotés d'une fiscalité propre accordant l'exonération de taxe professionnelle prévue à l'article 1465 sont applicables à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant celle au cours de laquelle elles sont intervenues.

TITRE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Ce titre final, comprenant dix articles, traite essentiellement de dispositions non codifiées relatives à la cession des outillages à des opérateurs privés et des conditions de transfert des personnels du grand port maritime vers ces opérateurs.

Article 4

(Annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983)

Règles spécifiques pour le conseil de surveillance

Le droit existant

Les ports autonomes, maritimes et fluviaux bénéficient de règles spécifiques pour leurs conseils d'administration et pour le mode d'élection des représentants des salariés et leur statut, par dérogation à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public.

Le texte du projet de loi

L'article 4 du projet de loi a pour but d'exclure également les grands ports maritimes du champ d'application de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public, en matière de conseil d'administration et de conseil de surveillance, en faisant bénéficier ces ports des dispositions de l'article 4 de ladite loi. En principe, les grands ports maritimes, dans la mesure où ils sont des « *établissements publics de l'Etat qui assurent tout à la fois une mission de service public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial* » dont « *la majorité de leur personnel est soumise aux règles du droit privé* », auraient pu être soumis au champ d'application de la loi en vertu de son article premier. Mais le projet de loi tend à ce que les grands ports maritimes rentrent dans le champ d'exclusion défini à l'article 4 qui vise les établissements publics et sociétés énumérés à l'annexe II de la même loi.

Propositions de votre commission

Cet article du projet de loi est nécessaire pour permettre l'insertion dans le projet de loi des articles relatifs au conseil de surveillance des grands ports autonomes. Votre commission y est donc favorable.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 5

Délai de cession des outillages et régime de propriété

Le texte du projet de loi

Cet article poursuit un double objectif :

- l'inscription de la cessation d'exploitation des outillages dans un délai de deux ans après l'adoption du projet stratégique ;
- la soumission de vente des outillages et de la cession des droits réels à la procédure établie à l'article 7 du projet de loi.

Tout d'abord, le **premier alinéa** de l'article 5 pose comme règle générale que les grands ports maritimes n'ont pas vocation à exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires. Par conséquent, ils doivent cesser d'exercer ces activités au plus tard deux ans après l'adoption de leur projet stratégique. Néanmoins, cette règle générale connaît les exceptions prévues à l'article L. 103-2 nouveau du code des ports maritimes introduit par l'article 1^{er} du projet de loi.

Au-delà de ces conditions générales, le recours à certains modes d'exploitation d'outillage est subordonné à des conditions particulières.

Puis, le **second alinéa** de l'article 5 du projet de loi dispose que « *la propriété de ces outillages ou, s'ils sont immobiliers, les droits réels qui leur sont attachés* » ne peuvent être cédés aux « *opérateurs de terminaux* » que dans les conditions prévues à l'article 7 du projet de loi.

Propositions de votre commission

La fixation d'une date limite pour la cessation d'exploitation des outillages par les ports et la procédure de vente des outillages et de cession des droits réels apparaissent légitimes à votre commission

<p>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 6

Projet stratégique

Le texte du projet de loi

Cet article comprend trois alinéas. Le **premier alinéa** impose aux grands ports maritimes un délai de trois mois pour adopter le projet stratégique.

La notion de projet stratégique est complétée au **deuxième alinéa** de cet article. L'article L. 103-1 nouveau du CPM avait déjà indiqué que ce projet stratégique du grand port maritime détermine « *ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre* ». L'article 6 du projet de loi ajoute deux volets au projet stratégique. Le premier volet « *fixe, d'une part, le périmètre de chaque terminal et, d'autre part, la liste des outillages associés à céder* ». Le second volet « *comprend un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine, pour chaque terminal, le cadre de la négociation mentionnée à l'article 7* » du projet de loi.

Dans l'hypothèse où le port n'a pas adopté son projet stratégique dans le délai prévu, il incombe au ministre chargé des ports maritimes et au ministre chargé de l'économie, de le mettre en demeure d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port maritime, les prescriptions relatives aux deux volets sur l'outillage. Dès lors, cet arrêté interministériel se substitue au projet stratégique pour l'application de l'article 7 du projet de loi.

En résumé, le calendrier que souhaite suivre le Gouvernement en ce qui concerne la cession d'outillages est le suivant :

Adoption du projet de loi portant réforme portuaire	Juin-juillet 2008
Décrets en Conseil d'Etat instituant les grands ports maritimes (GPM)	Juillet-août 2008
Adoption du projet stratégique par chaque GPM <i>Par défaut, les deux ministres compétents décident du projet stratégique.</i>	Courant deuxième semestre 2008 (au plus tard trois mois après l'institution des GPM) <i>Fin 2008, début 2009</i> <i>(au plus tard six mois après l'institution du GPM)</i>
Cessation de l'exploitation de l'outillage par le port (sous réserve des quatre exceptions prévues à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes).	Courant deuxième semestre 2010 (au plus tard deux ans après l'adoption du projet stratégique) <i>Fin 2010, début 2011 si le projet stratégique a été décidé par les deux ministres compétents.</i>

Propositions de votre commission

Votre commission approuve le contenu du projet stratégique et les délais fixés pour son adoption.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 7

Procédures de vente des outillages

Le texte du projet de loi

Les quatre paragraphes de cet article déterminent les procédures de vente des outillages (I), le régime de propriété des biens cédés (II), le rôle de la commission nationale d'évaluation et de suivi (III) et le régime des concessions en vigueur (IV).

Le **paragraphe I** précise les procédures de vente des outillages pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires. Il existe en réalité trois procédures différentes qui ne sont pas mises sur un pied d'égalité, mais classées par ordre de priorité.

La procédure prioritaire consiste à engager des négociations avec le ou les opérateurs « *déjà présents sur le terminal* », à condition qu'ils soient volontaires.

La deuxième procédure vise à lancer un « *appel à candidatures* », si l'une des conditions suivantes est remplie : soit il n'existe pas « *d'opérateur sur le terminal* », soit les négociations menées avec le ou les opérateurs de terminaux n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 6. Suite à l'appel à candidatures, le grand port maritime « *négoce librement avec les candidats* », qui sont sélectionnés dans le cadre d'une « *procédure transparente et non discriminatoire* ». Au terme de la négociation, le grand port maritime doit choisir l'opérateur avec lequel il souhaite conclure une « *convention de terminal* » qui vaut « *autorisation d'occupation du domaine public* » et qui « *peut prévoir des objectifs de trafic* ».

La troisième et dernière procédure a pour objet de confier l'activité d'outillage à une filiale pour une période maximale de « *cinq ans* », à la double condition que la deuxième procédure ait échoué et que le projet stratégique du port autorise cette création d'entreprise. Au terme de ces cinq années, l'établissement public portuaire est toutefois obligé de lancer un nouvel « *appel à candidatures* » prévu à la deuxième procédure. Le processus d'appel à candidatures et de création de filiale pour une durée maximale de cinq ans est renouvelé aussi longtemps que l'appel à candidatures demeure infructueux.

Le **paragraphe II** fixe le régime de propriété des outillages mobiliers et immobiliers. D'une part, les « *outillages de caractère mobilier* », à l'instar des « *grues* », « *portiques* », « *bigues* » et « *bandes transporteuses* », sont cédés aux opérateurs en « *pleine propriété* » dans les conditions définies aux paragraphes I et III¹.

D'autre part, « *l'opérateur de terminal* » bénéficie de droits réels sur les « *outillages de caractère immobilier* » comme les hangars, mais il demeure libre de renoncer à cette jouissance. L'opérateur jouit donc, conformément aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), des mêmes « *prérogatives et obligations du propriétaire* » que le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public (AOT). En outre, l'opérateur peut

¹ Ce régime de pleine propriété constitue donc une exception à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques qui dispose qu'un décret en Conseil fixe les conditions de vente des « biens et droits mobiliers » du « domaine privé » des établissements publics de l'Etat lorsqu'ils ne sont « plus utilisés » par cette personne morale.

exercer, sous conditions, ses droits pendant une période qui ne peut excéder soixante-dix ans.

Le **paragraphe III** de l'article 7 du projet de loi institue une commission nationale d'évaluation et de suivi pour contrôler les procédures de vente d'outillage. Cette commission sera « *composée de personnalités indépendantes* » et elle aura deux missions : d'une part, veiller au « *bon déroulement et à la transparence* » de la procédure de vente des outillages, d'autre part, émettre un avis sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Il est précisé que la composition et les modalités de fonctionnement de cette commission sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le **dernier paragraphe** dispose que « *les concessions en vigueur* » soit une douzaine aujourd'hui dans les différents ports autonomes « *sont maintenues jusqu'à leur terme* », à moins que les deux parties en décident autrement. En tout état de cause, une fois que le contrat de concession a pris fin, les dispositions du projet de loi relative à la vente de l'outillage s'appliquent de plein droit.

Propositions de votre commission

Votre commission vous présente **un amendement** tendant à :

– d'une part, réserver la priorité, lors de la procédure de vente des outillages, aux opérateurs qui ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, en qualité d'utilisateur régulier des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal ;

– d'autre part, préciser que l'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques portant sur le sort de ceux-ci en cas de résiliation de la convention du fait de l'opérateur.

<p>Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 8

Liste des critères de transfert du personnel

Le texte du projet de loi

L'article 8 du projet de loi fixe la procédure pour établir la liste des critères de transfert du personnel des grands ports maritimes, mais aussi ses conditions d'application.

Le **premier alinéa** de l'article dispose que le choix des critères pour transférer certains salariés du grand port maritime vers les opérateurs de terminaux incombe aux partenaires sociaux, et à défaut au président du directoire.

En effet, dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port maritime, le président de son directoire et les organisations syndicales représentatives des salariés du port doivent conclure une convention ou un accord collectif pour établir la « *liste de critères de transfert* » des salariés aux opérateurs de terminal. Cette liste concerne deux catégories de salariés : les « *employés à l'exploitation* » et les salariés affectés à la « *maintenance* » des outillages qu'ils soient ou non propriété du port.

Cette liste doit obligatoirement comprendre des critères relatifs aux « *souhaits du salarié* » (afin de surpondérer les salariés volontaires), à sa « *qualification professionnelle* », son « *ancienneté de service dans le port* », ses « *qualités professionnelles appréciées par catégorie* » ainsi qu'à ses « *perspectives professionnelles* ».

Faute d'accord entre les partenaires sociaux dans ce délai de trois mois, cette liste est établie sous la seule responsabilité du président du directoire.

Le **second alinéa** de cet article dispose, quant à lui, qu'une fois les critères établis, il revient au président du directoire, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, de rédiger les différentes « *listes de salariés* ». D'une part, il dresse la liste des salariés qui restent finalement affectés sur les emplois du port. D'autre part, il établit, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 9 à 11 du projet de loi.

Propositions de votre commission

Votre commission considère que la procédure décrite à l'article 8 est transparente et efficace.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 9

Accord cadre tripartite relatif aux mesures d'accompagnement du transfert de personnel

Le texte du projet de loi

L'article 9 du projet de loi dispose qu'un accord cadre doit être signé avant le 1^{er} novembre 2008 pour évoquer trois sujets :

- les « *modalités* » générales selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes se poursuivent avec les entreprises de manutention ;
- les « *modalités d'accompagnement social* » des transferts ;
- et les « *modalités d'information* » des salariés du port.

Cet accord cadre tripartite doit être signé au niveau national entre « *les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention* », les « *organisations professionnelles représentant les ports autonomes* » et les « *organisations syndicales représentatives des salariés des ports* ». **Au cas où aucun accord cadre national n'aurait pu être conclu avant le 1^{er} novembre 2008, les dispositions de l'article 10 du projet de loi s'appliqueront par défaut.** Dans les faits, cet accord cadre national sera probablement décliné au niveau de chaque port, puis pour chaque terminal.

L'article 9 du projet de loi impose en outre que cet accord cadre comprenne deux grandes mesures d'accompagnement social. D'une part, le port doit s'engager à « *limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention* ». D'autre part, le port doit faciliter le « *reclassement interne ou externe* » de ses salariés sur des « *emplois équivalents* », au travers par exemple d'actions de « *formation* », de « *validation des acquis de l'expérience* », de « *reconversion* » ou encore des actions de « *soutien à la création d'activités nouvelles* » ou à la « *reprise d'activités existantes* ».

Enfin, le projet de loi dispose qu'un décret devra être pris avant le 1^{er} décembre 2008 afin de rendre obligatoires les dispositions de l'accord cadre tripartite aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports. Néanmoins, le Gouvernement s'autorise à modifier cet accord cadre tripartite dans trois cas de figure. Tout d'abord, le décret retirera

de l'accord cadre toutes les clauses en « *contradiction avec les dispositions légales* ». Ensuite, le Gouvernement se reconnaît le droit d'exclure les clauses étrangères à l'objet même de l'accord dès lors que ce retrait ne modifie pas son économie. Enfin, le ministère « *peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions* ». Autrement dit, le Gouvernement a **d'une part la possibilité d'insérer dans l'accord, afin de respecter le cadre légal, des dispositions que les partenaires sociaux n'auraient pas retenues**, d'autre part de faire bénéficier de cet accord cadre toutes les entreprises de manutention portuaire, y compris celles qui n'ont pas participé à l'accord mais qui rentrent dans le champ d'application de la convention collective de l'Union nationale des industries de la manutention (UNIM).

Propositions de votre commission

Votre commission comprend la nécessité de créer un régime légal spécifique pour le transfert du personnel des ports vers les entreprises privées. En effet, l'article 9 du projet de loi ne se réduit pas aux dispositions de l'article L. 1224-1 du code du travail, c'est pourquoi il est fait référence à un accord cadre tripartite pour tenir compte en amont de certaines situations singulières.

Les limites de l'article L. 1224-1 du code du travail

L'article L. 1224-1 du code du travail, qui correspondait à l'alinéa 2 de l'article L. 122-12 du code du travail dans son ancienne numérotation, est d'ordre public. Il dispose que s'il survient « *une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise* ».

Autrement dit, si un grand port maritime se sépare d'une entité économique autonome, définie comme un « *ensemble organisé de personnes et d'éléments corporels ou incorporels permettant l'exercice d'une activité économique qui poursuit un objectif propre* »¹, alors le nouvel employeur doit reprendre à l'identique les contrats de travail des salariés transférés avec tous leurs avantages acquis. Ainsi, dans l'hypothèse où le port cède, pour un terminal précis, tout l'outillage et l'ensemble du personnel de conduite et de maintenance, à une seule entreprise de manutention, l'article L. 1224-1 du code du travail s'applique sans difficulté. En revanche, la situation juridique risque d'être incertaine s'il existe une inadéquation entre le matériel cédé et le personnel transféré à l'entreprise d'accueil, ou si une entreprise n'accueille que quelques salariés d'un service du grand port maritime.

C'est pourquoi l'article 9 du projet de loi ne se réfère pas à l'article L. 1224-1 du code du travail, qui risque de paraître, dans certains cas, trop restrictif et insuffisamment protecteur à l'égard des salariés concernés. Ceci explique le choix de renvoyer à la conclusion d'un accord cadre tripartite national pour résoudre au cas par cas les difficultés qui pourraient surgir.

De manière générale, votre commission se félicite de l'équilibre trouvé entre la promotion du dialogue local entre les trois acteurs en jeu et les

¹ Arrêt de la Cour de Cassation, chambre sociale, 7 juillet 1998.

prérogatives de l'Etat. Si la priorité est donnée à la négociation tripartite, l'Etat conserve son pouvoir d'arbitre en dernier ressort en veillant notamment à la légalité du contenu de l'accord.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 10

Mesures d'accompagnement du transfert de personnel à défaut d'accord cadre

Le texte du projet de loi

L'objectif de l'article 10 du projet de loi est d'indiquer que les ports ont l'obligation de conclure avec les entreprises privées des « *conventions* » de transferts de personnel si aucun accord cadre n'a été signé ou s'il ne comporte pas les stipulations prévues à l'article 9 du projet de loi.

Le salarié du grand port maritime dont le contrat de travail est transféré à une entreprise privée bénéficie de deux protections en vertu de l'article 10 du projet de loi. D'une part, le « *nouvel employeur* » est tenu à l'égard des salariés aux « *obligations* » qui incombaient au grand port maritime à la « *date de la signature de la convention de transfert* ». D'autre part, le salarié bénéficie pendant cinq ans, s'il le demande, d'un droit de retour dans le grand port maritime en cas de « *suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique* ». Autrement dit, si l'entreprise d'accueil rencontre des difficultés économiques dans les cinq ans suivant le transfert du salarié, celui-ci peut demander la poursuite de son contrat de travail par un deuxième transfert en sens inverse avant même de faire l'objet d'un éventuel licenciement pour motif économique¹. Comme cette disposition sur le droit de retour du salarié transféré est très rare voire unique en droit du travail, l'article 10 du projet de loi précise que les « *institutions représentatives du personnel de l'entreprise* » d'accueil sont obligatoirement consultées sur la demande de transfert du salarié concerné.

Enfin, l'article 10 du projet de loi indique que l'entreprise privée d'accueil doit verser au grand port maritime une « *somme d'un montant égal à*

¹ Cette disposition très originale du projet de loi dispense donc de distinguer, comme cela fut le cas dans l'accord signé au port de Dunkerque en 1999, entre le licenciement pour motif économique et le changement des conditions essentielles du contrat de travail.

l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique ».

Propositions de votre commission

Votre commission vous propose **un amendement** tendant à ce que le contrat de travail puisse se poursuivre avec le port en cas de changement des conditions essentielles du contrat de travail de ce salarié dans la limite de trois ans suivant le transfert, après avis d'une commission spéciale et consultation des institutions représentatives du personnel de l'entreprise.

Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et cet article ainsi modifié.

Article 11

Convention ou accord dans l'entreprise

Le droit en vigueur

L'article L. 2261-14 du code du travail précise que si l'application d'une convention ou d'un accord¹ est « mise en cause » dans une entreprise, suite « notamment à une fusion, une cession, une scission ou un changement d'activité », le salarié continue de bénéficier de cette convention ou accord « pendant une durée d'un an » à compter de l'expiration du « délai de préavis de trois mois »², soit en tout 15 mois, sauf si une clause prévoit une durée supérieure.

Il convient donc de distinguer trois cas de figure pour savoir de quel accord ou convention le salarié transféré dépend :

- pendant la période de négociation obligatoire, les salariés transférés jouissent à la fois de leur convention collective d'origine et de la convention collective de l'entreprise d'accueil ;

- l'article L. 2261-14 du code du travail indique que dans l'hypothèse où la convention ou l'accord mis en cause n'a pas été remplacé par une nouvelle convention ou un nouvel accord dans ce délai de 15 mois, les salariés des entreprises concernées conservent « les avantages individuels qu'ils ont acquis » ;

- en revanche, dès que l'accord d'adaptation est signé, y compris pendant la période de négociation obligatoire de 15 mois, il s'applique aux salariés ayant fait l'objet du transfert :

¹ Au sein de la négociation collective, on distingue les conventions collectives, qui ont vocation à traiter de tous les thèmes du droit du travail, des accords collectifs, qui n'abordent qu'un ou plusieurs sujets déterminés. Les conventions et accords peuvent être adoptés au niveau interprofessionnel, professionnel ou de branche, tandis qu'au niveau de l'entreprise seuls des accords peuvent être conclus.

² Ce délai est prévu à l'article L. 2261-9 du code du travail.

l'ancien accord cesse de s'appliquer sans que les salariés transférés puissent prétendre au maintien des droits antérieurement acquis.

Le texte du projet de loi

L'article 11 du projet de loi précise que les dispositions de l'article L. 2261-14 du code du travail s'appliquent au transfert de contrats de travail des salariés dont l'activité est liée à l'outillage public.

Par définition, l'entreprise privée d'accueil n'applique pas la convention collective dite « *verte* », réservée aux ports autonomes. L'entreprise d'accueil est et demeure en principe soumise par exemple à la convention collective des métiers de la manutention, ou de la pétrochimie voire de la métallurgie par exemple¹. Par conséquent, on dira que la convention collective de l'entreprise d'accueil est « *mise en cause* », quel que soit le nombre de salariés transférés dans l'entreprise d'accueil. Des négociations doivent alors être engagées dans l'entreprise d'accueil, trois mois après la mise en cause de l'accord ou de la convention et elle peut durer au moins un an. Cette négociation tend à régler les divergences qui pourraient exister en matière d'obligations contractuelles, d'usages et d'engagements unilatéraux de l'employeur. Elle peut aboutir soit à une « *adaptation* » des dispositions conventionnelles nouvellement applicables, soit à l'élaboration de « *nouvelles stipulations* ».

Propositions de votre commission

Votre commission estime que ce dispositif est nécessaire dans la mesure où le transfert de personnel peut s'effectuer en dehors du cadre strict de l'article L. 122-12 du code du travail. Il s'agit donc d'une application volontaire, par détermination de la loi, de l'article L. 2261-14 du code du travail, afin d'apporter des garanties substantielles aux salariés transférés.

Votre commission vous propose en outre **un amendement** rédactionnel à cet article.

Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et cet article ainsi modifié.

¹ Sauf dans le cas peu probable où le transfert de personnel aboutit à changer l'activité principale de l'entreprise.

Article additionnel après l'article 11

Régime de retraite des salariés non cadres

Propositions de votre commission

Votre commission souhaite **exonérer de toutes charges sociales et fiscales les versements effectués avant le 31 décembre 2008 à la Caisse de Retraite des Personnels des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes.**

Il convient de rappeler que les salariés non cadres des ports autonomes sont affiliés à la Caisse de Retraite des Personnels des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes (CRPCCMPA). Ce régime de retraite atypique est régi dans le cadre de la convention collective des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes. Il s'agit d'un régime « *chapeau* »¹ et différentiel par rapport à l'ARCCO², dont le financement est partagé entre employeurs et salariés.

Des négociations paritaires ont récemment été engagées afin, d'une part, de mettre ce régime en conformité avec la loi du 21 août 2003 portant réforme des retraites³ et, d'autre part, d'apporter une solution au déséquilibre financier de ce régime et au déficit de provisionnement très important de la caisse.

Trois décisions ont été prises qui entreront en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2009 :

- la CRPCCMPA se transforme en Institution de Gestion de Retraite Supplémentaire ;
- le régime de retraite actuel sera fermé, les droits des salariés seront cristallisés et transformés en rente viagère différée ;
- un nouveau régime à cotisation définie est mis en place.

La fermeture du régime de retraite s'accompagne d'une prise en charge par les employeurs, les ports autonomes et les chambres de commerce et d'industrie concessionnaires de ports, du déficit de provisionnement de la caisse estimé à **151 Millions d'euros, hors charges fiscales et sociales**. Cette somme devra être transférée vers l'organisme assureur avant la fin de l'année.

Compte tenu de la singularité du régime de retraite en question, il n'existe aucun mécanisme fiscal permettant, comme dans des régimes

¹ Ce régime de retraite complémentaire s'ajoute au régime de base de la retraite.

² Ce régime « chapeau » vient compléter la différence entre le niveau de la retraite auquel peut prétendre le salarié et les prestations versées par l'ARCCO.

³ Loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites.

similaires, de garantir l'exonération des charges sociales et fiscales pour les versements des ports et des salariés à la caisse de retraite concernée¹.

Ainsi, pour clarifier la situation tant des établissements portuaires que des salariés, et permettre un accompagnement social des salariés du port en leur évitant le risque d'une procédure de redressement fiscal, votre commission souhaite introduire, par voie d'amendement, un article additionnel **garantissant une exonération totale de charges fiscales et sociales pour les versements des employeurs intervenant** au titre de la couverture des engagements de la CRPCCMPA.

Votre commission vous demande d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel après l'article 11.

Article 12

Biens remis aux ports autonomes et vente des biens immobiliers

Le texte du projet de loi

L'article 12 du projet de loi aborde les conditions de transfert de biens de l'Etat aux ports autonomes et détermine le mode de calcul de la part revenant à l'Etat lors de la vente de biens immobiliers du port.

Le **premier alinéa pose le principe général selon lequel les « biens de l'Etat affectés aux ports autonomes maritimes »** existant à la date de publication de la présente loi, y compris les « *voies navigables* » dont l'exploitation participe au « *développement du transport fluvial* » et qui sont gérées par les ports autonomes pour le compte de l'État, **leur sont remis en « pleine propriété »**. Toutefois, ce principe connaît deux exceptions majeures, s'agissant des biens relevant du « *domaine public maritime naturel* » et de ceux dépendant du « *domaine public fluvial naturel* », qui demeurent la propriété de l'Etat.

Il est précisé que ce transfert est gratuit et qu'il ne saurait s'accompagner du « *paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires* ». Par conséquent, l'article 12 du projet de loi s'applique en

¹ En effet, la seule option qui, à ce jour, garantit une exonération favorable de charges fiscales et sociale, serait l'application de l'article L. 137-11 du code de la sécurité sociale, relatif aux régimes de retraite à prestations définies conditionnées à l'achèvement de carrière dans l'entreprise. Mais cette option conduirait à exclure les salariés dont le contrat est transféré vers des entreprises de manutention ou des filiales du grand port maritime du bénéfice des droits acquis à retraite, droits pour lesquels ils ont par ailleurs cotisé.

quelque sorte chronologiquement avant l'article 101-6 nouveau du code des ports maritimes, introduit par l'article 1^{er} du projet de loi, et qui traite de la substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat. Les dispositions du premier alinéa du présent article, combinées à celles de l'article 101-6 du code, permettront donc aux grands ports maritimes d'être propriétaires de tous leurs terrains et de ne plus avoir de terrains « affectés » par l'Etat, sauf en ce qui concerne le domaine public naturel.

Le **second alinéa** dispose que toute « *vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome* » oblige le port autonome ou le grand port maritime qui lui a succédé à reverser à l'Etat la « moitié » de la « différence » existant entre, d'une part, le « *revenu de cette vente* » et, d'autre part, la « *valeur de ces biens* » à la date où ils lui ont été transférés, valeur qui peut prendre en compte les éventuels investissements du port dans ces biens. Ce dispositif doit permettre la prise en compte des intérêts patrimoniaux de l'Etat.

Propositions de votre commission

Votre commission estime que cet article clarifie le régime des biens remis aux ports autonomes et introduit un mode de répartition équitable du produit des ventes des biens immobiliers.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 13

Mesures transitoires relatives au conseil d'administration et au conseil de surveillance

Le texte du projet de loi

Le dernier article du projet de loi détermine, lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, les compétences transitoires du conseil d'administration et les conditions de la présence de représentants du personnel au conseil de surveillance.

D'une part, le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, tandis que le directeur du port représente le directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution.

D'autre part, jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi du 26 juillet 1983 précitée, et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution du port autonome par le grand port maritime, trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel.

Propositions de votre commission

Votre rapporteur constate que cet article propose des mesures transitoires justifiées.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

*

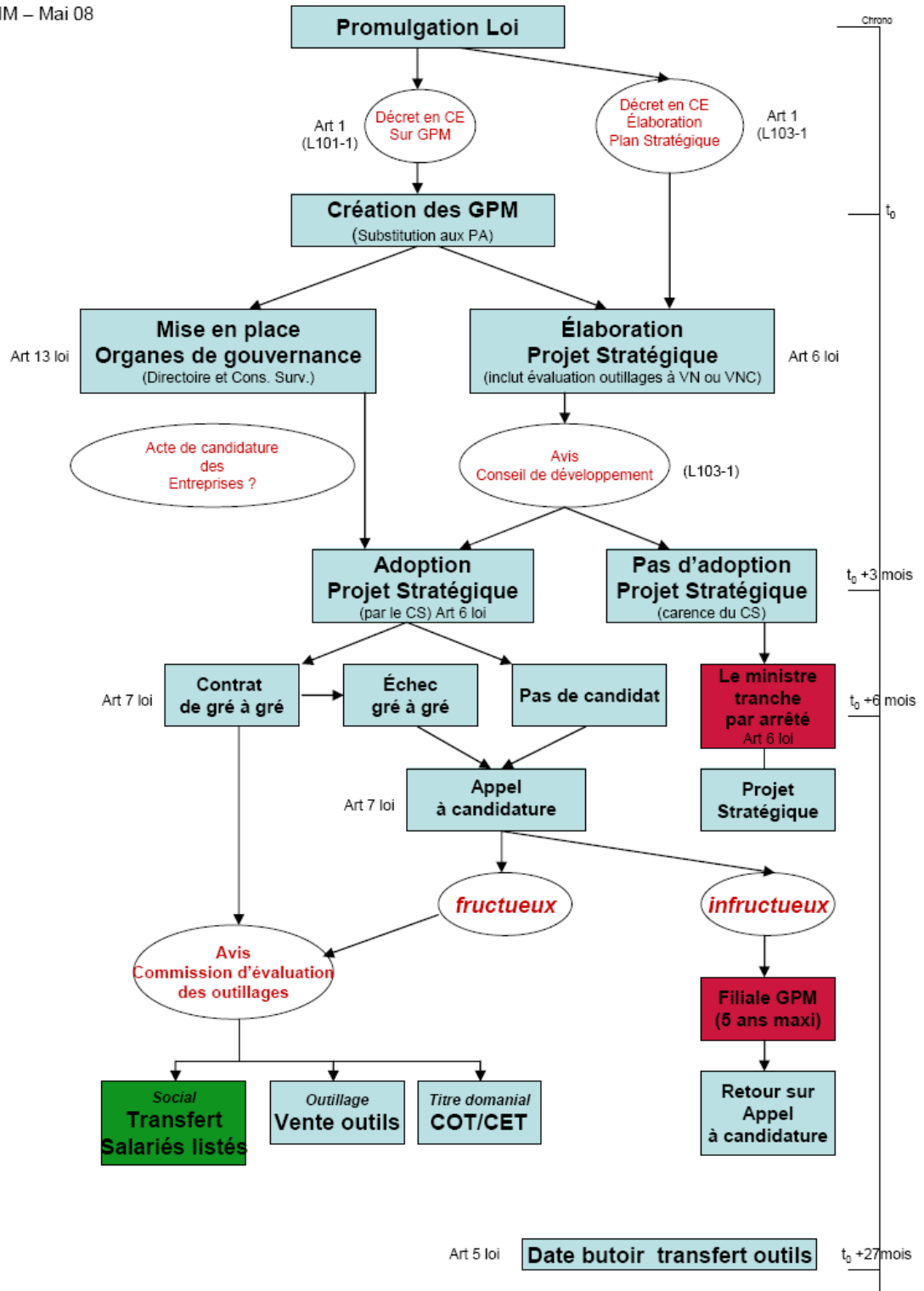
* *

Réunie le mercredi 14 mai 2008 sous la présidence de M. Jean-Paul Emorine, la commission des affaires économiques a approuvé l'ensemble du projet de loi ainsi modifié, le groupe socialiste s'abstenant et le groupe communiste républicain et citoyen votant contre.

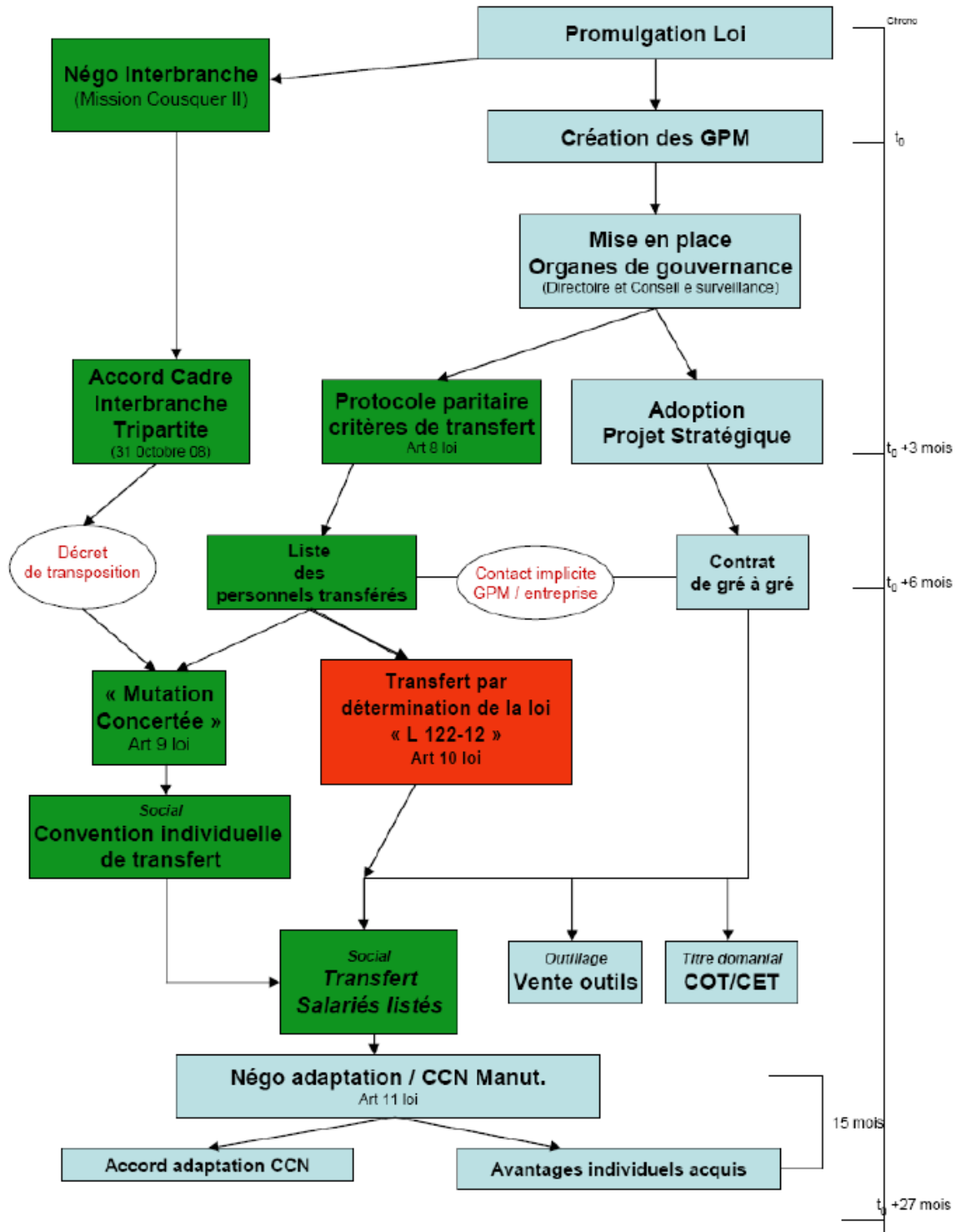
ANNEXE 1

SCHÉMAS RÉCAPITULATIFS DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT

UNIM – Mai 08



UNIM – Mai 08



Source : UNIM et travaux de votre rapporteur

ANNEXE 2

PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

Ministères

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

- **M. Hervé Martel**, conseiller technique du ministre
- **M. Yves Cousquer**, ingénieur général des ponts et chaussées
- **M. Jean-Paul Ourliac**, directeur, direction générale de la mer et des transports
- **M. Thierry Chabanel**, adjoint au sous-directeur

Secrétariat d'Etat chargé des transports

- **M. Michel Wachenheim**, directeur de cabinet

Conseil général des ponts et chaussées, rattaché au ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

- **M. René Genevois**, ingénieur général des ponts et chaussées, coordonnateur du collège « mer »
- **M. Claude Gressier**, ingénieur général des ponts et chaussées, président de la section économie et transports

Autorités portuaires

Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes (UPACCIM)

- **M. Michel Quimbert**, président
- **M. Bruno Vergobbi**, délégué général

Port autonome de Dunkerque

- **M. Jean-Claude Terrier**, directeur général

Port autonome du Havre

- **M. Jean-Pierre Lecomte**, président du conseil d'administration
- **M. Jean-Marc Lacave**, directeur général
- **M. Michel Baux**, secrétaire général
- **M. Jean-Yves Le Ven**, directeur de l'outillage
- **M. Bernard Vergnaud**, chargé de mission Avenir des terminaux

Port autonome de Marseille

- **M. Guy Janin**, directeur

Port autonome de Nantes/Saint-Nazaire

- **M. François Marendet**, directeur général

Autres acteurs publics

Réseau ferré de France (RFF)

- **M. Hubert du Mesnil**, délégué général
- **Mme Marie-Reine Dubourg**, chargée des relations parlementaires

SNCF Fret

- **M. Luc Nadal**, directeur général adjoint opérations
- **M. Jean-Michel Genestier**, relations institutionnelles fret

Voies navigables de France (VNF)

- **M. François Bordry**, président
- **M. Thierry Duclaux**, directeur général

Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)

- **M. Pierre Murret-Labarthe**, président du conseil supérieur

*Institut national de recherche en informatique et en automatique
(INRIA)*

– **M. Jean-Pierre Verjus**, directeur général adjoint

Association pour le développement des ports français (ADPF)

– **M. Jacques Trorial**, président

Partenaires sociaux

CFDT branche ports

- **M. Vincent Leduc**, animateur fédéral
- **M. Patrick Bertrand**, port autonome du Havre
- **M. Patrick Borg**, port autonome de Marseille
- **M. Dominique Boyer**, port autonome de Rouen

*Fédération nationale CFE-CGC de l'encadrement des ports et des
chambres de commerce maritimes*

- **M. Alexandre Antonakas**, port autonome de Marseille
- **M. Didier Goletto**, port autonome de Marseille
- **M. Stéphane Pin**, port autonome de Nantes/St Nazaire

*Fédération nationale des syndicats indépendants d'ingénieurs et
cadres des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie
maritimes*

- **M. Pascal Poitou**, président
- **M. Jean-Philippe Gac**, membre du bureau
- **M. Christian Mourguiat**, secrétaire

CGT

- **M. Tony Hautbois**, secrétaire général adjoint
- **M. Antony Tétard**, secrétaire fédéral
- **M. Jean-Yves Sanguinet**, secrétaire général du port de Bordeaux
- **M. Antoine Montoya**, secrétaire général du syndicat des dockers de
Marseille

FETS-FO

- **M. Jean Hedou**, secrétaire général
- **Mme Sophie Boissonnade**, secrétaire fédéral

Entreprises et groupements

Alcan Metal Primaire

- **M. Philippe Laroze**, directeur achats Energie Europe

Armateurs de France

- **M. Eudes Riblier**, président
- **Mme Anne-Sophie Avé**, délégué général

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

- **M. Pierre Karsenti**, président de la commission maritime
- **M. Philippe Bonnevie**, délégué général

Cap Corporate France

- **Mme Catherine Morin**, conseil de M. Musy, président de l'activité Bauxite alumine Atlantique et du directeur général d'EDF trading logistics

EDF Trading Logistics

- **M. Maurice Desderedjian**, directeur général

Manuport group

- **M. Alain Audet**, executive vice president

River Shuttle containers (RSC)

- **M. Edouard Berlet**, vice-président

Total

– **M. Pierre Karsenti**, directeur adjoint Etudes et opérations maritimes

Transport logistique France (TLF)

– **M. Philippe Guenel**, président maritime

– **Mme Emmanuelle Bontemps**, responsable maritime

UFIP

– **M. Dominique Paret**, directeur

– **M. Olivier Gantois**, directeur logistique et distribution

– **M. Bruno Ageorges**, directeur des affaires juridiques et économiques

Union nationale des industries de la manutention (UNIM)

– **M. Christian Paschetta**, président

– **M. Xavier Galbrun**, délégué général

Personnes qualifiées

– **M. Jean Chapon**, ingénieur général des ponts et chaussées ;

– **M. Philippe Clément-Grandcourt**, conseiller général de la Seine-Maritime, auteur du rapport « *Une volonté politique : le développement du transport fluvial* »

– **M. Pierre-Marie Hébert**, directeur de l'Union portuaire rouennaise et secrétaire de l'Union maritime des ports de France (UMPF)

Déplacements à l'étranger

Ambassade de France en Belgique

– **M. René Marty**, conseiller économique, chef des services économiques français pour le Benelux, chef de la mission économique en Belgique

CMA CGM

- **M. Laurent Audaz**, manager legal department and administration
- **M. Eugène Vanfleteren**, managing director
- **M. Kristian Meyer-Morgenstern**, manager logistic
- **M. Frédéric Wanin**, sales and operation manager rail

Port d'Anvers

- **Mme Annick Dekeyser**, promotion

Délégation des ports de la mer du nord, agence d'Anvers

- **M. Luc Geerts**, sales and business development manager

CEPA, Anvers

- **M. René De Brouwer**, directeur

Raillink Europe

- **M. Jens Mielke**, general manager sales

Hamburg Port Authority

- **M. Ingo Fehrs**, corporate and port strategy
- **M. Jens Meier**, managing director
- **M. Christian Siegmann**, international affairs

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
	<p align="center">Projet de loi portant réforme portuaire</p> <p align="center">TITRE I^{er}</p> <p align="center">ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES</p>	<p align="center">Projet de loi portant réforme portuaire</p> <p align="center">TITRE I^{er}</p> <p align="center">ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS <u>AUTONOMES</u></p>
<p align="center">Code des ports maritimes</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>
<p>Livre I^{er} : Création, organisation et aménagement des ports maritimes</p>	<p>Le titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes (partie législative) est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p align="center">TITRE PRELIMINAIRE</p>	<p align="center">« TITRE PRELIMINAIRE</p>	<p align="center">« TITRE PRELIMINAIRE</p>
<p>ORGANISATION PORTUAIRE</p>	<p>« ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES</p>	<p>« ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS <u>AUTONOMES</u></p>
	<p align="center">« CHAPITRE PRELIMINAIRE</p>	<p align="center">[Division et intitulé sans modification]</p>
	<p align="center">« Organisation portuaire</p>	
<p>Art. L.101-1 - Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :</p>	<p>« Art. L. 100-1. - les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :</p>	<p>« Art. L. 100-1. - Alinéa sans modification</p>
	<p>« 1° Les grands ports maritimes définis au présent titre ;</p>	<p>« 1° Les grands ports <u>autonomes</u> définis au présent titre ;</p>
<p>- les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat, définis au titre I^{er} du livre I^{er} ;</p>	<p>« 2° Les ports autonomes définis au titre I^{er} du présent livre ;</p>	<p>« 2° Sans modification</p>
<p>- les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</p>	<p>« 3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</p>	<p>« 3° Sans modification</p>
<p>- dans les départements d'outre- mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;</p>	<p>« 4° Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et- Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;</p>	<p>« 4° Sans modification</p>
<p>- le port de Port-Cros, relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port- Cros.</p>	<p>« 5° Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.</p>	<p>« 5° Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
—	<p data-bbox="708 376 885 403">« CHAPITRE I^{er}</p> <p data-bbox="576 443 1018 501">« Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes</p> <p data-bbox="683 521 799 548">« Section 1</p> <p data-bbox="663 584 807 611">« Institution</p> <p data-bbox="576 645 1018 853">« 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 ».</p> <p data-bbox="663 904 786 931">« Section 2</p> <p data-bbox="663 967 887 994">« Statut et missions</p> <p data-bbox="576 1028 1018 1115">« Art. L. 101-2. - Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État placés sous sa tutelle.</p> <p data-bbox="576 1149 1018 1328">« 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 :</p> <p data-bbox="576 1395 1018 1453">« 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;</p> <p data-bbox="576 1487 1018 1635">« 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 ;</p> <p data-bbox="576 1668 1018 1756">« 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;</p> <p data-bbox="576 1789 1018 1937">« 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 ;</p> <p data-bbox="576 1971 1018 2058">« 5° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;</p> <p data-bbox="663 2069 1018 2089">« 6° Les actions concourant à la</p>	<p data-bbox="1163 376 1340 403">« CHAPITRE I^{er}</p> <p data-bbox="1034 443 1476 501">« Institution, attributions et régime financier des grands ports <u>autonomes</u></p> <p data-bbox="1098 521 1362 580">[Division et intitulé sans modification]</p> <p data-bbox="1034 645 1476 882">« Art. L. 101-1. – Lorsque <u>l'importance particulière d'un port</u> 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, <u>un organisme appelé « grand port autonome»</u>.</p> <p data-bbox="1098 904 1362 963">[Division et intitulé sans modification]</p> <p data-bbox="1034 1028 1476 1115">« Art. L. 101-2. - Les grands ports <u>autonomes</u> sont des établissements publics de l'État.</p> <p data-bbox="1034 1149 1476 1357">« Art. L. 101-3.- I. - Dans les limites de sa circonscription, le grand port <u>autonome</u> veille à l'intégration des enjeux <u>de développement durable dans le respect des règles de concurrence</u> et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :</p> <p data-bbox="1118 1395 1374 1422">« 1° Sans modification</p> <p data-bbox="1118 1487 1374 1514">« 2° Sans modification</p> <p data-bbox="1118 1668 1374 1695">« 3° Sans modification</p> <p data-bbox="1118 1789 1374 1816">« 4° Sans modification</p> <p data-bbox="1118 1971 1374 1998">« 5° Sans modification</p> <p data-bbox="1118 2069 1374 2096">« 6° Sans modification</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

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~~.

« II. - Le grand port autonome 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 autonome 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, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles visés au I.

Alinéa sans modification

[Division et intitulé sans modification]

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

Alinéa sans modification

[Division et intitulé sans modification]

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

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« Si le conseil de surveillance envisage, dans le cadre des missions définies à l'article L. 101-3, des opérations pour lesquelles l'Etat n'apporte aucune contribution financière, il en informe l'autorité administrative compétente qui lui fait part de ses observations dans un délai de deux mois. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord de l'autorité administrative est réputé acquis. Le conseil de surveillance délibère, lors de sa plus prochaine réunion, des éventuelles observations de l'autorité administrative et peut décider d'engager les opérations envisagées.

« Section 5

« Section 5

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

« Substitution d'un grand port autonome 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'Etat, l'Etat 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.

« Art. L. 101-6. - I. - Lorsqu'un grand port autonome est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat 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.

« Sous réserve des dispositions de l'article L. 101-5, le grand port autonome 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.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« 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.~~

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

[Division et intitulé sans modification]

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

[Division et intitulé sans modification]

« Art. L. 102-2. - **Sans modification**

« Art. L. 102-3. - **Alinéa sans modification**

« 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.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« A 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.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« 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 validés par un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

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

[Division et intitulé sans modification]

« 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.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« Art. L. 102-5. - Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port ~~maritime~~. Il les exerce dans la limite des missions définies à l'article L. 101-3 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

« Section 3

« Conseil de développement

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

« Un décret ~~en Conseil d'Etat~~ 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'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées peut être créé par décret.

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

[Division et intitulé sans modification]

« Art. L. 102-6. - Dans chaque grand port autonome, 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 du grand port autonome. 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 précise la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

[Division et intitulé sans modification]

« Art. L. 102-7. - Pour assurer la cohérence des actions de grands ports autonomes 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'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées peut être créé par décret.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
—	<p>« 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.</p>	Alinéa sans modification
	<p>« 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.</p>	<p>« <u>Le décret visé au premier alinéa</u> 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.</p>
	« Section 5	[Division et intitulé sans modification]
	« Personnel	
	<p>« Art. L. 102-8. - Les dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.</p>	<p>« Art. L. 102-8. - Les dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports <u>autonomes</u>.</p>
	« CHAPITRE III	« CHAPITRE III
	« Fonctionnement du grand port maritime	« Fonctionnement du grand port autonome
	« Section 1	[Division et intitulé sans modification]
	« Projet stratégique	
	<p>« 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 oeuvre. Il doit être compatible avec les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.</p>	<p>« Art. L. 103-1. - Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port <u>autonome</u> détermine ses grandes orientations, les modalités de son action, <u>la politique d'intéressement des salariés</u> et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en oeuvre. Il doit être compatible avec <u>les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports</u> et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.</p>
	<p>« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.</p>	<p>« Un décret fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« Le grand port maritime peut conclure un contrat pluriannuel avec l'Etat et le cas échéant avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en oeuvre 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)

« Le grand port autonome conclut un contrat pluriannuel avec l'Etat et le cas échéant avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en oeuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs. Ce contrat porte également sur la politique de dividendes versés à l'État.

« Art. L. 103-2. - Le grand port autonome 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° **Sans modification**

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

« 3° **Sans modification**

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

[Division et intitulé sans modification]

(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)

[Division et intitulé sans modification]

(Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

« CHAPITRE VI

« **Dispositions diverses**

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

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

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

« Art. L. 106-2. - Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre I^{er} du livre Ier, 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. »

[Division et intitulé sans modification]

« Art. L. 106-1. - Les grands ports autonomes, 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.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« 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.

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

« Art. L. 106-3. - **Sans modification**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<hr/>	<hr/> <p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS DIVERSES</p>	<hr/> <p>[Division et intitulé sans modification]</p>
<p>Code de l'urbanisme CHAPITRE I : Réserves foncières.</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Art. L. 221-1 - L'Etat, les collectivités locales, ou leurs groupements y ayant vocation, les syndicats mixtes et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 sont habilités à acquérir des immeubles, au besoin par voie d'expropriation, pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation d'une action ou d'une opération d'aménagement répondant aux objets définis à l'article L. 300-1.</p>	<p>A 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 ».</p>	<p>A 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 <u>autonomes</u> ».</p>
	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>
	<p>I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :</p>	<p>I. - Sans modification</p>
	<p>1° Après l'article 1518 A, il est inséré un article 1518 A bis ainsi rédigé :</p>	
	<p>«Art. 1518 A. bis. - Pour l'établissement des impôts locaux, les valeurs locatives des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire cédés ou ayant fait l'objet d'une cession de droits réels dans les conditions prévues aux articles 5, 6 et 7 de la loi n°... du ... portant réforme portuaire à un opérateur exploitant un terminal font l'objet d'une réduction égale à 100 % pour les deux premières années au titre desquelles les biens cédés entrent dans la base d'imposition de cet opérateur ; cette réduction est ramenée à 75 %, 50 % et 25 % respectivement pour chacune des trois années suivantes.</p>	
	<p>« Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent, chaque année, au service des impôts, les éléments entrant dans le champ d'application de l'abattement. » ;</p>	
	<p>2° Après l'article 1464 I, il est inséré un article 1464 J ainsi rédigé :</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">Code général des impôts</p> <p>Art. 1467 - La taxe professionnelle a pour base :</p> <p>1° Dans le cas des contribuables autres que ceux visés au 2° :</p> <p>a. la valeur locative, telle qu'elle est définie aux articles 1469, 1518 A et 1518 B, des immobilisations corporelles dont le redevable a disposé pour les besoins de son activité professionnelle pendant la période de référence définie aux articles 1467 A et 1478, à l'exception de celles qui ont été détruites ou cédées au cours de la même période ;</p> <p>.....</p>	<p>« Art. 1464 J. - Dans les ports maritimes où le maintien du transit portuaire impose la modernisation et la rationalisation des opérations de manutention, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération de portée générale prise dans les conditions prévues au premier alinéa du I de l'article 1639 A bis, exonérer de la taxe professionnelle due au titre des années 2010 à 2015 la valeur locative des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire exploités au 31 décembre 2009, ainsi que de ceux acquis ou créés en remplacement de ces équipements, et rattachés à un établissement d'une entreprise de manutention portuaire situé dans le ressort d'un port exonéré de taxe professionnelle en application du 2° de l'article 1449.</p>	
	<p>« La liste des ports concernés ainsi que les caractéristiques des outillages, équipements et installations spécifiques visés ci-dessus sont fixées par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé des ports maritimes.</p>	
	<p>« Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent, chaque année, au service des impôts, les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération. »</p>	
	<p>II. - Le a du 1° de l'article 1467 du code général des impôts est ainsi modifié :</p>	<p>II. – Alinéa sans modification</p>
	<p>Les mots : « articles 1459, 1518 A et 1518 B » sont remplacés par les mots : « articles 1459, 1518 A, 1518 A bis et 1518 B ».</p>	<p>Les mots : « articles <u>1469</u>, 1518 A et 1518 B » sont remplacés par les mots : « articles <u>1469</u>, 1518 A, 1518 A bis et 1518 B ».</p>
	<p>III. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1^{er} juin 2009.</p>	<p>III. - Sans modification</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public

Titre I^{er} : Champ d'application.

Art. 4 - Les établissements publics et sociétés mentionnés aux 1 et 3 de l'article 1^{er} dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est inférieur à 200 et qui ne détiennent aucune filiale au sens de l'article 1er, ainsi que les établissements publics et sociétés énumérés à l'annexe II de la présente loi, sont exclus du champ d'application des dispositions du chapitre premier du titre II.

Annexe II

Caisse nationale de crédit agricole ;
Société Air France ;
Groupe Air France S.A. ;
Air Inter ;
Port autonome de Dunkerque ;
Port autonome du Havre ;
Port autonome de Rouen ;
Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire ;
Port autonome de Bordeaux ;
Port autonome de Marseille ;
Port autonome de la Guadeloupe ;
Port autonome de Paris ;
Port autonome de Strasbourg ;
Etablissement et sociétés mentionnés au titre III de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication ;
Semmaris (Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne) ;
Réunion des musées nationaux ;
Voies navigables de France ;
Mines de potasse d'Alsace.

TITRE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 4

L'annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 de démocratisation du secteur public est complétée par l'alinéa suivant :

« Les grands ports ~~maritimes~~ créés en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes. »

[Division et intitulé sans modification]

Article 4

Alinéa sans modification

« Les grands ports autonomes créés en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes. »

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Article 5

Sous réserve des cas prévus à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, les grands ports ~~maritimes~~ cessent d'exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 du même code dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.

La propriété de ces outillages ou, s'ils sont immobiliers, les droits réels qui leur sont attachés sont cédés à des opérateurs de terminaux dans les conditions définies à l'article 7.

Article 6

Chaque grand port ~~maritime~~ adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution.

Le projet stratégique fixe, d'une part, le périmètre de chaque terminal et, d'autre part, la liste des outillages associés à céder. Il comprend un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine, pour chaque terminal, le cadre de la négociation mentionnée à l'article 7.

Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai prévu au premier alinéa, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port ~~maritime~~ d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au précédent alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port ~~maritime~~. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 7 de la présente loi.

Article 7

I. - La procédure de vente des outillages mentionnée à l'article 5 et de cession des droits réels qui leur sont attachés est la suivante :

Article 5

Sous réserve des cas prévus à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, les grands ports autonomes cessent d'exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 du même code dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.

Alinéa sans modification

Article 6

Chaque grand port autonome adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution.

Alinéa sans modification

Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai prévu au premier alinéa, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port autonome d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au précédent alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port autonome. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 7 de la présente loi.

Article 7

I. - Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

1° Si un ou des opérateurs ~~sont déjà présents sur le terminal~~, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;

2° ~~S'il n'existe pas d'opérateur présent sur le terminal~~ ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 6, le grand port ~~maritime~~ lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port ~~maritime~~ choisit l'opérateur, avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;

3° Si l'appel à candidatures mentionné au 2° est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port ~~maritime~~ confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue à être exercée par la filiale, si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux.

II. - Par dérogation à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques, les outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses, sont cédés aux opérateurs en pleine propriété dans les conditions définies aux I et III du présent article.

1° Si un ou des opérateurs ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;

2° En cas d'absence des opérateurs définis au 1° ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 6, le grand port autonome lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port autonome choisit l'opérateur, avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;

L'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques portant sur le sort de ceux-ci en cas de résiliation de la convention du fait de l'opérateur.

3° Si l'appel à candidatures mentionné au 2° est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port autonome confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue à être exercée par la filiale, si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux.

II. - Sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Sauf s'il y renonce, l'opérateur de terminal bénéficie, dans les conditions définies aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, de droits réels sur les outillages de caractère immobilier, notamment les hangars, dont il assure l'exploitation à la suite du transfert opéré en application du I du présent article.

III. - 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'Etat.

IV. - Par dérogation aux dispositions du présent article, les concessions en vigueur sont maintenues jusqu'à leur terme sauf accord des parties.

Article 8

Dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port ~~maritime~~, une convention ou un accord collectif passé entre le ~~président du directoire~~ du grand port ~~maritime~~ et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés du grand port ~~maritime~~ employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages mentionnés à l'article 6 ou d'outillages qui ne sont pas propriété du port. Ces critères comprennent notamment les souhaits du salarié, sa qualification professionnelle, son ancienneté de service dans le port, ses qualités professionnelles appréciées par catégorie ainsi que ses perspectives professionnelles. A défaut d'accord dans ce délai, la liste est établie par le ~~président du directoire~~ du grand port ~~maritime~~.

III. - **Sans modification**

IV. - **Sans modification**

Article 8

Dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port autonome, une convention ou un accord collectif passé entre le directeur général du grand port autonome et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés du grand port autonome employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages mentionnés à l'article 6 ou d'outillages qui ne sont pas propriété du port. Ces critères comprennent notamment les souhaits du salarié, sa qualification professionnelle, son ancienneté de service dans le port, ses qualités professionnelles appréciées par catégorie ainsi que ses perspectives professionnelles. A défaut d'accord dans ce délai, la liste est établie par le directeur général du grand port autonome.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Au regard des critères retenus, le ~~président du directoire~~ du grand port ~~maritime~~ fixe, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port ~~maritime~~ et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 9 à 11.

Au regard des critères retenus, le directeur général du grand port autonome fixe, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port autonome et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 9 à 11.

Article 9

Article 9

Une négociation entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports est engagée en vue de la signature, avant le 1^{er} novembre 2008, d'un accord-cadre précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 8 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés.

Alinéa sans modification

Cet accord cadre comprend notamment :

Alinéa sans modification

- des mesures prises par le port afin de limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention ;

Alinéa sans modification

- des actions en vue du reclassement interne des salariés sur des emplois relevant de la même catégorie d'emplois ou équivalents à ceux qu'ils occupent, des actions favorisant le reclassement externe aux ports, des actions de soutien à la création d'activités nouvelles ou à la reprise d'activités existantes par les salariés, des actions de formation, de validation des acquis de l'expérience ou de reconversion de nature à faciliter le reclassement interne ou externe des salariés sur des emplois équivalents.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Un décret, pris avant le 1^{er} décembre 2008, rend obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports ~~maritimes~~, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales.

Il peut également exclure les clauses pouvant être distraites de l'accord sans en modifier l'économie, mais ne répondant pas à la situation des ports et des entreprises de manutention. Il peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions.

Si, à la date du 1^{er} novembre 2008, aucun accord cadre n'a pu être conclu, les dispositions de l'article 10 s'appliquent.

Article 10

A défaut de l'accord cadre prévu à l'article 9 ou si cet accord ne comporte pas les stipulations prévues à cet article, les contrats de travail des salariés du grand port ~~maritime~~ qui ne restent pas affectés sur des emplois du port en application de l'article 8 sont transférés à l'opérateur mentionné au dernier alinéa de cet article par convention entre le port et cet opérateur. Le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés des obligations qui incombait au grand port ~~maritime~~ à la date de la signature de la convention de transfert.

Dans la limite de cinq années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port ~~maritime~~. ~~Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées.~~

Un décret, pris avant le 1^{er} décembre 2008, rend obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports autonomes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Article 10

A défaut de l'accord cadre prévu à l'article 9 ou si cet accord ne comporte pas les stipulations prévues à cet article, les contrats de travail des salariés du grand port autonome qui ne restent pas affectés sur des emplois du port en application de l'article 8 sont transférés à l'opérateur mentionné au dernier alinéa de cet article par convention entre le port et cet opérateur. Le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés des obligations qui incombait au grand port autonome à la date de la signature de la convention de transfert.

Dans la limite de cinq années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port autonome par un nouveau transfert.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées à l'alinéa précédent donne lieu au versement par l'employeur au grand port maritime d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.

Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées à l'alinéa précédent donne lieu au versement par l'employeur au grand port autonome d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.

Le contrat de travail peut également se poursuivre avec le port en cas de changement des conditions essentielles du contrat de travail de ce salarié dans la limite de trois ans suivant le transfert, après avis d'une commission spéciale.

Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées sur tout projet de transfert de personnel.

Article 11

Les dispositions de l'article L. 2261-14 du code du travail s'appliquent au transfert de contrats de travail opérés en application de la présente loi.

Article 11

Les dispositions de l'article L. 2261-14 du code du travail s'appliquent aux transferts de contrats de travail opérés en application de la présente loi.

Article additionnel après l'article 11

I. - Les versements effectués avant le 31 décembre 2008 à la Caisse de retraite des personnels des chambres de commerce maritimes et des ports autonomes sont exonérés de charges sociales et fiscales.

II. - La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale résultant du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes pour l'Etat résultant du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Article 12

Les biens de l'Etat affectés aux ports autonomes maritimes existant à la date de publication de la présente loi, y compris les voies navigables dont l'exploitation concourt au développement du transport fluvial et qui sont gérées par les ports autonomes pour le compte de l'Etat, leur sont remis en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

Dans le cas de la vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome en application du présent article, le port autonome ou grand port ~~maritime~~ intéressé reverse à l'Etat 50 % de la différence existant entre, d'une part, le revenu de cette vente et, d'autre part, la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port autonome et du grand port ~~maritime~~ dans ces biens.

Article 13

Lorsqu'un grand port ~~maritime~~ est substitué à un port autonome :

I. - Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution.

II. - Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.

Article 12

Alinéa sans modification

Dans le cas de la vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome en application du présent article, le port autonome ou grand port autonome intéressé reverse à l'Etat 50 % de la différence existant entre, d'une part, le revenu de cette vente et, d'autre part, la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port autonome et du grand port autonome dans ces biens.

Article 13

Lorsqu'un grand port autonome est substitué à un port autonome :

I. - Sans modification

II. - Sans modification