

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DU SENAT: FRANCE ET OUTRE-MER: 16 F; ETRANGER: 24 F  
(Compte chèque postal: 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTEGRAL — 9<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Jeudi 13 Mai 1965.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 244).
2. — Excuse (p. 244).
3. — Ports maritimes autonomes. — Adoption d'un projet de loi (p. 244).

Discussion générale: M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur pour avis de la commission des finances; MM. Roger Lachèvre, Léon David, Abel-Durand, Jean-Marie Louvel, Vincent Delpuech, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

#### Art. 1<sup>er</sup>:

Amendements du Gouvernement, de M. Raymond Brun, de M. Léon David, de M. René Dubois et de M. André Dulin. — MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Léon David, René Dubois, Roger Lachèvre, André Dulin, Henri Cornat. — Adoption partielle de l'amendement du Gouvernement.

Adoption de l'article modifié.

#### Art. 2:

Amendement de M. René Dubois. — MM. René Dubois, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article.

#### Art. 3:

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

#### Art. 4:

Amendements de M. Raymond Brun et de Mlle Irma Rapuzzi. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

#### Art. 5:

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

#### Art. 6:

Amendement de M. Raymond Brun. — Adoption.

Suppression de l'article.

#### Art. 7:

Amendements de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel 7 A (amendement de M. Raymond Brun): adoption.

Art. 7 bis: adoption.

Article additionnel (amendement de M. Raymond Brun):

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Retrait de l'article.

Article additionnel (amendement de M. Raymond Brun):

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Lucien Bernier, Léon David, le président.

Irrecevabilité de l'article.

Article additionnel (amendement de M. André Dulin):

MM. André Dulin, le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Retrait de l'article.

Art. 8: adoption.

#### Art. 9:

Amendement de M. Léon David. — MM. Léon David, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendements de M. Léon David et de M. Raymond Brun. — MM. Léon David, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption de l'amendement de M. Raymond Brun.

MM. Abel-Durand, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10 :

M. Roger Delagnes.

Amendement de M. Raymond Brun. — Adoption.

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Mlle Irma Rapuzzi, M. le président. — Irrecevabilité.

Mlle Irma Rapuzzi, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Art. 11 :

Amendement de M. Léon David. — MM. Léon David, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendement de M. Léon David. — MM. Léon David, le président, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Irrecevabilité.

Adoption de l'article.

Art. 12 à 14 : adoption.

Art. 15 :

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 15 bis à 18 : adoption.

Art. additionnel (amendement de Mlle Irma Rapuzzi) : retrait.

Art. 19 : adoption.

Article additionnel 19 bis (amendement de M. Lucien Bernier) :

MM. Lucien Bernier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Sur l'ensemble : MM. Léon David, Bernard Chochoy.

Adoption du projet de loi.

4. — Dépôt d'un rapport (p. 270).

5. — Conférence des présidents (p. 271).

6. — Règlement de l'ordre du jour (p. 271).

## PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures vingt minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 11 mai a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

## EXCUSE

M. le président. M. André Picard s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

— 3 —

## PORTS MARITIMES AUTONOMES

### Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, sur les ports maritimes autonomes. [N° 136, 153 et 157 (1964-1965).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.

**M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, combien d'auteurs ont chanté depuis l'antiquité les vaisseaux et les ports ! Je me dois, pour mettre un peu de poésie dans ce débat très sérieux, de citer le passage d'un poème :

- Une ancre sur le sable, un cordage fragile
- Te retiennent au port et pourtant, beau vaisseau,
- Deux fois l'onde en fuyant te laisse sur l'argile
- Et deux fois ranimé tu flottes plus agile
- Chaque jour au retour de l'eau. »

Depuis l'antiquité, les vaisseaux et les ports ont ainsi leur place dans la vie des hommes et dans l'imagination des écrivains.

Alors, c'est en Méditerranée que le développement des échanges et la fondation des grands empires avaient concentré la plus grande activité portuaire. Dès cette époque, les ports naturels furent utilisés largement et souvent aménagés d'une façon méthodique, tels Carthage, Marseille, le Pirée, Byzance. Associée au port se développait une ville cosmopolite, grouillante d'activités et pôle de rivalités.

Pendant le Moyen Age, les villes de l'Italie du Nord et des Flandres orientèrent les courants de commerce vers la Méditerranée occidentale, puis vers la Mer du Nord et la Baltique.

Ce fut la fortune de Venise, de Gênes, de Bruges et des villes de la Hanse. Au temps des grands voiliers et du trafic colonial vint le tour des ports atlantiques. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les ports français se développèrent, notamment sous la direction de Vauban et de Trudaine.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la révolution industrielle et l'expansion des pays de l'Europe du Nord-Ouest déterminèrent un accroissement considérable du trafic, tout particulièrement dans la Mer du Nord. Les rivalités internationales s'y traduisirent par l'utilisation de sites souvent trop nombreux et trop rapprochés pour être toujours très propices, naturellement, à l'installation des grands organismes désormais nécessaires pour assurer un trafic aussi important.

Qu'il s'agisse de Londres, de Dunkerque, d'Anvers, de Rotterdam, les aménagements artificiels jouèrent, dès lors, un rôle décisif. Pour accroître leur trafic, les différents ports se mirent aussi à rivaliser d'équipements, aménagements des chenaux et des bassins, organisation de la manutention et de l'entretien de navires au tonnage de plus en plus important, développement du potentiel industriel et commercial, extension progressive des zones d'influence dans l'arrière-pays au moyen d'un réseau de voies ferrées, de routes et de canaux. En un siècle, jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, il s'opéra ainsi une grande concentration du trafic.

Les ports français ne furent pas les grands bénéficiaires de cette concurrence internationale, mais, dans notre pays, un mouvement de concentration se manifesta également, puisque, sur plus d'une centaine de ports répertoriés au long des côtes, les six plus importants avaient un trafic représentant les deux tiers du trafic total. Entre les deux guerres, mais surtout depuis la dernière, des navires spécialisés de fort tonnage, nécessitant des installations portuaires particulièrement importantes, commencèrent à assurer des trafics intenses selon des rythmes de rotation accélérée. C'est alors que se développèrent des établissements maritimes spécialisés, situés généralement à proximité de grands complexes portuaires et industriels, carrefours de liaisons terrestres et de voies d'eau.

L'étude des grands ports européens reflète à la fois l'héritage des modes d'organisation antérieurs des transports ainsi que l'adaptation constante aux nouvelles nécessités économiques. Mais dans cette compétition permanente et toujours vive, il apparaît que nos établissements maritimes ne font pas toujours face aux nouveaux besoins exprimés. De 1913 à 1938, le trafic de nos ports a augmenté seulement de 15 p. 100, passant de 42 à 49 millions de tonnes. Depuis la reprise du trafic normal après la guerre, celui-ci a presque triplé ; mais il y a lieu d'observer que c'est en grande partie dû aux hydrocarbures, qui sont peu profitables aux activités portuaires, surtout lorsque le pétrole brut est envoyé directement dans l'arrière-pays ou à l'étranger par oléoducs.

Par ailleurs, nos ports ont perdu leur situation privilégiée, caractérisée notamment par la règle de « droiture » ou par le monopole du pavillon. Certaines protections ont ainsi disparu du fait de la décolonisation, d'autres vont l'être par l'application des règles du Marché commun.

Les ports étrangers bénéficient aussi d'une situation plus avantageuse que les nôtres. C'est ainsi que les navires n'y acquittent pas de droits de quai, que l'intervention de l'Etat y est plus importante dans le financement des grands travaux et même parfois des superstructures, que les déficits d'exploitation sont pris en charge par des villes, ce qui est impossible en France, enfin que l'argent y est moins cher.

On ne peut plus négliger de telles discordances. Une intervention accrue de l'Etat pour la construction, l'entretien, la modernisation des grands investissements de base doit cons-

tituer un des éléments déterminants pour empêcher l'accroissement des détournements de trafics pour tendre vers une position concurrentielle de nos établissements maritimes.

Mais certaines conditions doivent être respectées en fonction de la tendance à la concentration du trafic dans les grands ports qu'on ne peut pas compromettre. Les faits économiques parlent d'ailleurs d'eux-mêmes : 80 p. 100 du trafic français s'effectuent déjà par six ports dont l'influence nationale n'est pas contestable ; les douze ports les plus importants représentent 92 p. 100 du trafic sur les cent-dix qui font partie du domaine public de l'Etat. Il est inutile de mentionner qu'une concentration identique existe pour les ports de pêche : sept d'entre eux assurent 75 p. 100 du trafic, le reste étant réparti entre plus de cinquante points de débarquement.

Ainsi, les investissements les plus importants doivent-ils être entrepris sur quelques points du littoral sans pour autant négliger les opérations de modernisation à exécuter dans des ports moyens ou même dans certains petits ports, mais une trop grande dispersion des établissements maritimes multiplie les difficultés pour créer de grands centres de commerce portuaires favorables à l'abaissement des frets.

Il est donc logique d'adapter certains de nos ports au mouvement d'accroissement du tonnage des navires. Une comparaison éclairera parfaitement ce principe : Anvers possède seize kilomètres de quais pouvant recevoir des tankers de cent mille tonnes, le Havre possède un seul poste de trois cents mètres pour des tankers de 90.000 tonnes.

Il faut aussi développer une industrialisation prospère pour participer à l'aménagement du territoire. En effet, un port doit constituer un pôle d'attraction joignant aux avantages économiques et intellectuels d'une grande agglomération de l'intérieur des facilités techniques particulières.

Il faut enfin, pour assurer la pérennité d'un port, lui assurer un hinterland industriel.

Telle est la philosophie du projet de loi dont nous abordons la discussion. Elle apparaît nettement dans l'exposé des motifs de la réforme que l'on nous demande d'adopter. Si elle a soulevé de vives polémiques, elle rallie maintenant sur la plupart de ses aspects l'agrément des intéressés.

Rappelons les données essentielles de cet exposé des motifs : « Il faut promouvoir l'adaptation technique de nos ports aux besoins tout en allégeant les charges de leurs usagers et sans compromettre le mouvement de concentration du trafic de certains ports ». L'exposé des motifs insiste sur l'exiguïté et l'insuffisance technique de nos installations portuaires, spécialement en ce qui concerne les profondeurs d'accès et le développement des quais.

Tout cela est rendu nécessaire car « les ports maritimes comptent parmi les éléments les plus importants de notre équipement national ».

Nos ports étant, en raison de leur cherté ou de leur sous-équipement, dans une situation d'infériorité concurrentielle vis-à-vis des ports étrangers, ce qui est unanimement admis, on ne peut qu'être d'accord sur les mobiles qui ont inspiré l'élaboration de ce projet de loi.

Avant d'en examiner les conséquences essentielles, il est bon de rappeler les règles qui président aux conditions d'administration de nos ports.

L'Etat est, en France, le maître des ports et il en assure la gestion ; ce principe est à la base du régime commun actuel.

Jusqu'en 1920, tous les ports étaient soumis au même régime ; la loi du 12 juin 1920 a créé une nouvelle formule d'administration, celle des ports autonomes ; on pourrait s'étonner, dans une certaine mesure, que des représentants de ports non retenus par ce projet de loi s'insurgent contre les dispositions qui nous sont proposées alors qu'ils n'ont jamais demandé à bénéficier des dispositions de la loi de 1920.

Les ports du régime commun sont administrés par un représentant de l'Etat assisté d'une commission consultative comprenant des représentants de la chambre de commerce intéressée et des usagers des ports ; mais l'Etat n'entendant pas assumer la gestion industrielle et commerciale de l'outillage des ports, ni percevoir des taxes à affectation spéciale, a confié ces tâches aux chambres de commerce ; ainsi, elles sont concessionnaires de l'outillage public qu'elles doivent acquérir, entretenir et exploiter aux conditions et tarifs du cahier des charges ; elles doivent fournir à l'Etat des fonds de concours pour exécuter des ouvrages d'infrastructure ou même parfois pour les entretenir.

Pour faire face à ces dépenses, les chambres de commerce perçoivent des péages sur les navires et sur les marchandises, dont elles proposent l'assiette et le montant ; elles disposent de taxes d'usage de l'outillage public pour couvrir l'entretien et l'exploitation des services concédés.

L'administration des ports autonomes, par contre, assume l'ensemble des attributions confiées à l'Etat et aux chambres de commerce dans le régime commun. Le port autonome est un

établissement public à caractère industriel et commercial. Il a en charge, notamment, la construction, l'entretien et le fonctionnement des ouvrages et de l'outillage du port, la gestion du domaine, la police de l'exploitation ; il est administré par un conseil d'administration composé de représentants de la chambre de commerce ou des chambres de commerce intéressées, de fonctionnaires, d'usagers du port, de représentants des collectivités locales et du personnel.

Pour faire face à ces charges, le port autonome dispose des droits de quai perçus au profit du Trésor dans les ports du régime commun, de péages locaux, de taxes d'usage de l'outillage public.

Ainsi l'administration d'un port autonome se caractérise par une unité de conception et de gestion et par une plus forte décentralisation. Ses charges sont plus importantes, mais ses ressources le sont aussi.

Nous pouvons dire que les règles d'administration des établissements maritimes auxquels va être accordé le nouveau régime de port autonome diffèrent peu dans leurs grandes lignes de celles édictées par la loi du 12 juin 1920 et des textes d'application qui ont été rappelés.

Il en va tout autrement de la participation financière de l'Etat ; je ne la rappellerai pas, puisque les critères de financement sont parfaitement explicités dans le texte qui nous est soumis.

Soucieux du sous-équipement de nos ports, conscient de la nécessité d'abaisser les charges des usagers, le Gouvernement nous propose d'augmenter sa participation aux travaux d'équipement et de prendre en charge une partie des amortissements des emprunts déjà réalisés ou que devront contracter les ports pour les travaux engagés antérieurement à la création du port autonome.

Ce sont les conséquences logiques du but à atteindre, mais on peut avoir quelque crainte au sujet des moyens financiers dont on pourra disposer.

En effet, au cours des différents Plans, les ports n'ont jamais bénéficié des crédits qui devaient être mis à leur disposition. Si on examine le budget de 1965 concernant le ministère des travaux publics, qui était conçu en tenant compte des dispositions de ce projet de loi, on constate que les augmentations de crédits ne correspondent pas aux besoins réels — j'insiste sur les mots « aux besoins réels » — de nos ports.

Une fois encore, on peut dire que les intentions sont excellentes, mais l'on peut se demander si on pourra accorder les moyens de réaliser une telle politique. Nous en aurons un aperçu dans quelques mois, sans doute, lors de la discussion du V<sup>e</sup> plan, qui devra constituer en cette matière une véritable loi de programme d'équipement des grands ports français.

Le projet de loi prévoit l'augmentation de la participation de l'Etat aux investissements portuaires. C'est indispensable et cela constitue l'essentiel de ce texte, mais cela ne se matérialisera, il faut le répéter, que dans la mesure où les crédits mis à la disposition du ministère des travaux publics seront réellement suffisants pour faire face aux besoins des grands ports, mais sans amputer, bien sûr, pour autant le montant de l'aide à apporter aux établissements portuaires auxquels le statut de port autonome ne sera pas accordé.

Nous avons évoqué le mouvement de concentration et de spécialisation qui caractérise l'évolution des ports.

Si nous devons harmoniser les conditions portuaires françaises avec celles des autres nations, l'effort doit porter d'abord sur des établissements maritimes qui sont les éléments dominants de notre économie. Cet effort financier est nécessaire pour attirer les navires, assurer des liaisons fréquentes ; cette concentration est obligatoire si l'on veut éviter un sous-équipement général ; il est bien évident qu'à valeur égale un investissement réalisé au profit d'un seul port est plus rentable que s'il est disséminé en faveur de multiples établissements maritimes.

A vrai dire, le problème ne peut pas être posé ni résolu aussi simplement. Il est question non de supprimer ce qui existe, mais de mieux coordonner les équipements. Il faudra réaliser un compromis entre les besoins indispensables à la nation et la nécessité de tenir compte du devenir des économies régionales. Le projet de loi ne doit pas aboutir à réduire le potentiel des établissements maritimes qui ne bénéficieront pas du nouveau régime d'autonomie.

Pour éviter de tels dangers, sans doute des mesures de spécialisation et de coordination de trafic devront-elles être envisagées. Les procédures prévues pour créer des groupements de ports et des fusions peuvent encore sauvegarder les vocations différentes de nos établissements maritimes. En tout état de cause, chacun doit pouvoir se développer en fonction des besoins qu'il est appelé à satisfaire.

Depuis plus d'un an, l'association des grands ports français s'est penchée sur ce projet de loi. Elle en a, avec les intéressés, examiné toutes les données, pesé toutes les conséquences.

Le Gouvernement a tenu compte de certaines de leurs observations, bien des craintes ont ainsi été apaisées ; certaines de leurs doléances n'ont pas été retenues ; elles seront sans doute

exprimées à nouveau au cours de la discussion des articles et il est donc inutile de les rappeler à cette tribune. Aucune ne vise d'ailleurs à contester l'intérêt de ce projet.

Il est pourtant un point sur lequel je me permets d'attirer l'attention du Sénat : ce projet de loi semble accorder une grande importance au contrôle de l'Etat ; on peut se demander ainsi, compte tenu du laconisme qui préside aux dispositions relatives aux pouvoirs des conseils d'administration et des directeurs, quelle sera l'autonomie réelle des grands ports et si la souplesse de gestion indispensable sera véritablement sauvegardée.

L'Assemblée nationale a fort raisonnablement amélioré le texte du Gouvernement à ce sujet. Il est bien certain que le contrôle est nécessaire, mais que les ports doivent être gérés comme des entreprises industrielles et commerciales. C'est sans doute à cette condition que les crédits dont disposeront les ports auront leur pleine efficacité.

Mesdames, messieurs, j'ai tenté, au cours de cet exposé, de ne pas répéter ce qui figure dans le rapport imprimé dont vous avez pu prendre connaissance. Je n'en ai, bien entendu, nullement altéré le sens. Je me suis efforcé aussi de ne pas entrer dans les détails.

C'est au cours de la discussion des articles que nous pourrions mieux disséquer toutes les dispositions du nouveau statut qui va être accordé présentement à six ports.

Cet exposé a eu donc seulement comme objectif de situer l'évolution des grands ports européens et d'expliquer ainsi les mobiles qui ont incité le Gouvernement à déposer ce projet de loi devant le Parlement, d'analyser les dispositions essentielles qu'il se propose de prendre pour harmoniser les conditions portuaires françaises avec celles des autres nations et, ce faisant, de stigmatiser les erreurs, les difficultés ou les insuffisances que ce projet et les textes d'application pourraient engendrer.

Votre commission des affaires économiques et du plan l'a examiné au cours de plusieurs longues réunions. Ses membres en ont immédiatement compris tout l'intérêt. Elle vous propose, au bénéfice de l'adoption de certains amendements, de voter ce projet sur les ports maritimes autonomes dont les conséquences administratives et financières doivent être, en fin de compte, bénéfiques à notre économie. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur pour avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur pour avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des finances, saisie pour avis du projet relatif aux ports maritimes autonomes, n'a pas manifesté moins d'intérêt à ce projet qu'en a exprimé il y a quelques instants M. Brun, au nom de la commission des affaires économiques. C'est qu'en effet le projet qui nous est soumis, bien que son champ d'application puisse apparaître à des observateurs superficiels comme très réduit, n'en a pas moins une très grande importance et répond à une nécessité bien souvent affirmée.

Il y a ici, dans notre assemblée, bon nombre de nos collègues qui pourraient rappeler, avec beaucoup plus d'autorité que je ne saurais le faire moi-même, quelle importance il y a pour l'économie générale d'un pays comme le nôtre d'appliquer une politique nationale à long terme à l'organisation de ses ports maritimes. Nul n'ignore dans cette maison avec quelle autorité M. le président Abel-Durand a traité depuis longtemps de ces problèmes, puisque déjà en 1904, si je ne me trompe, il consacrait une thèse très importante et qui n'a cessé de faire autorité.

Si ce projet était attendu et souhaité depuis longtemps, pour les raisons que l'exposé des motifs du projet gouvernemental et la commission des affaires économiques ont également mises en valeur, il a, dans les circonstances présentes, encore bien plus d'importance et d'intérêt car il s'agit, du moins pour ceux de nos ports français qui vont bénéficier du nouveau régime, de permettre l'adaptation de leurs installations aux exigences des techniques modernes.

De plus en plus les ports maritimes, pour être compétitifs et pour jouer un rôle important dans l'économie mondiale, doivent pouvoir recevoir dans leurs eaux des navires d'un tonnage sans cesse croissant. Ce sont de véritables mastodontes que nous devons pouvoir accueillir à l'intérieur des bassins. Déjà présentement le port de Rotterdam est en mesure de recevoir des navires de cent mille tonnes. Dans notre pays, quels que soient les efforts qui ont pu être réalisés — ils ont été malheureusement insuffisants — nous ne disposons pas d'une capacité d'accueil aussi importante. Le port de Marseille et ses extensions de Lavéra, qui passent pour être les mieux équipés de notre pays, ne sauraient rivaliser avec Rotterdam et ce sont tout au plus des pétroliers de soixante-cinq mille tonnes que nous pouvons accueillir, actuellement du moins, à quai.

Il ne fait pas de doute que si nous voulons permettre à notre pays de continuer à se mesurer avec les autres pays du Marché commun, il va nous falloir, dans ce domaine particulier des ports maritimes, faire un effort comparable à celui fait ailleurs. Nous aussi nous devons nous préoccuper de permettre à des navires de cent mille tonnes, et dans très peu d'années de cent cinquante mille tonnes, d'accoster dans ceux de nos ports qui seront destinés au débarquement de produits tels que le pétrole.

Indépendamment du tirant d'eau, indépendamment des moyens d'accès extérieurs de nos ports maritimes, il est certain aussi que les installations à quai, les aménagements de frigorifiques et d'entrepôts de plus en plus perfectionnés vont demander aussi un effort très important. Nos collègues ont souligné à la commission des affaires économiques — M. Brun l'a très clairement expliqué dans son rapport — la nécessité non seulement de nous préoccuper des installations portuaires proprement dites mais encore de faciliter les accès terrestres jusqu'aux navires. C'est donc une meilleure desserte par voie d'eau, par voie ferrée et par la route que nous devons préparer pour ceux de nos grands ports maritimes auxquels nous voulons donner une vocation européenne.

La seconde considération qui plaide en faveur d'un effort important pour le plus grand nombre de ports français, c'est celle qui consiste à offrir des prix de revient comparables à ceux des autres ports européens. Ceux d'entre nous qui représentent des circonscriptions maritimes connaissent bien les inquiétudes et les préoccupations des chambres de commerce et des organismes professionnels. Les prix de nos ports, en effet, ne sont pas suffisamment compétitifs. A une époque où la distance compte moins que la vitesse de rotation pour les navires, il est certain que le coût d'usage des installations qui sont offertes aux armateurs a une très grande importance. Si nous voulons mettre fin au détournement de trafic que connaissent certains de nos ports français, tels Dunkerque en mer du Nord ou Marseille en Méditerranée, nous devons nous attacher à réduire le coût des opérations qui y sont effectuées. Nous devons davantage encore prendre conscience de ce que la mise en route des dernières étapes du Marché commun va accroître le déséquilibre dont les ports français souffrent déjà considérablement.

Enfin, troisième considération, on assiste à une profonde transformation de la fonction économique que sont appelés à jouer les ports dont le rôle était autrefois limité à celui d'entrepôt provisoire pour les marchandises importées et exportées, qui ne faisaient pour la plupart du temps que transiter par eux. Car les grands ports maritimes sont devenus maintenant des centres de première importance pour le développement économique du pays. De plus en plus l'industrie moderne met en jeu des quantités massives de matières premières, dont beaucoup doivent être importées et il est par conséquent logique que certaines industries lourdes viennent s'établir dans l'emprise même ou à proximité immédiate du port pour éviter la charge d'un transbordement et de transports intérieurs. En outre, l'installation en bordure de mer de grands complexes industriels entraîne automatiquement la création dans leur voisinage d'autres industries plus ou moins dépendantes, elles-mêmes génératrices du développement du secteur tertiaire. On peut donc penser que dans les années à venir les grands ports européens seront les centres d'un important développement économique et constitueront de puissants pôles d'attraction pour les industries de toute nature.

A cet égard, le deuxième alinéa de l'article 2 du projet de loi en discussion doit retenir toute notre attention ; il n'a pas échappé aux spécialistes des questions portuaires que cette disposition du projet est appelée à avoir des conséquences bénéfiques. Dans la région de Marseille, en particulier, nous nous félicitons de ce que le projet de loi prévoit que les ports autonomes qui seront constitués — et donc le port de Marseille — pourront être autorisés, dans le cadre de la réglementation en vigueur, bien sûr ! à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires, ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement. Je crois donc qu'on peut facilement rallier une grande majorité dans notre assemblée, comme cela s'est d'ailleurs produit à l'Assemblée nationale, pour considérer que le projet qui nous est présenté constitue, ainsi que le dit excellemment notre collègue M. Brun dans son rapport, un premier pas et un pas important.

Nous considérons que la plus grande partie des dispositions de ce projet de loi constitue un effort valable et une approche intéressante de la plupart des problèmes complexes qui sont évoqués lorsqu'on parle de l'avenir des ports maritimes. L'un des mérites de ce projet, c'est qu'il n'est pas improvisé comme ceux que nous sommes trop souvent appelés à connaître dans nos assemblées ; au contraire, on en parle depuis fort longtemps. Déjà en 1960, le ministre des travaux publics de l'époque, M. Robert Buron, reconnaissait avec nous qu'il était nécessaire

d'apporter une réforme substantielle à l'organisation de nos ports maritimes. Un premier projet de loi avait d'ailleurs été rédigé dès 1961 ; il a été par la suite repris et profondément modifié. Il s'est agi alors d'une deuxième mouture, qui avait suscité elle-même bon nombre de réactions très vives de la part des organisations intéressées. Depuis, le projet initial fait l'objet de nombreuses et sérieuses discussions, à la fois avec l'association des grands ports français et les chambres de commerce des régions maritimes intéressées.

La méthode employée était certainement la bonne puisque le texte, qui a été définitivement arrêté et déposé devant le Parlement au début de la session d'automne 1964, présente par rapport à ses devanciers des améliorations certaines. Le projet actuel — M. Brun l'a dit, nous en avons bien volontiers convenu en commission des finances — comporte de nombreux aspects positifs. Je ne m'attarderai pas, car ce n'est pas mon rôle, sur les aspects juridiques et administratifs de ce projet ; cela est plus particulièrement du ressort de nos collègues de la commission des affaires économiques, mais, comme eux, nous considérons que la constitution des ports maritimes en ports autonomes, établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, est en soi une transformation excellente.

J'ai déjà dit que nous considérons aussi très favorablement cette disposition de l'article 2 qui prévoit que le nouveau port autonome pourra être autorisé à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires. Nous saluons, bien que nous considérons que ce soit une décision trop timide, la disposition qui permet aux collectivités locales — la ville et le département du port maritime — d'être représentées au conseil d'administration. Nous approuvons aussi la représentation du personnel du nouveau port au conseil d'administration. Nous pensons que l'unité de gestion et la gestion décentralisée qui résulteront de la nouvelle organisation du port pourront présenter des avantages certains du point de vue technique, mais que, même sur le plan financier qui intéresse plus particulièrement la commission des finances, les conséquences qui en découleront pourront présenter des progrès non moins certains par rapport à la situation antérieure.

Venons-en maintenant aux dispositions plus particulièrement financières du projet de loi dont traitent un certain nombre de ses articles.

D'abord l'article 4 prévoit que les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses, de l'entretien des chenaux d'accès des ports maritimes, de la profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer seront entièrement à la charge de l'Etat.

L'article 6 qui traite de la reconstruction des ports détruits par faits de guerre, dans la mesure où cette reconstruction ne serait pas terminée, prévoit également que la charge en sera supportée à 100 p. 100 par le budget de l'Etat.

Quant aux articles 5 et 7, ils précisent la contribution de l'Etat aux travaux de premier établissement.

L'article 5 fixe à 80 p. 100 la participation de l'Etat pour les ouvrages de creusement des bassins, l'extension des chenaux maritimes et des plans d'eau des avant-ports, ainsi que les ouvrages de protection contre la mer et les écluses d'accès.

Par contre, l'article 7 ramène à 60 p. 100 la participation de l'Etat pour les ouvrages d'infrastructure autres que ceux énumérés à l'article 5 et que je viens de citer, ainsi que pour les engins de radoub.

Enfin, dernier article traitant de questions financières, l'article 14 précise que les droits de quai, perçus jusqu'à présent au seul bénéfice de l'Etat, seront laissés à la disposition du port autonome. Ce sont les droits de quai, ainsi que les taxes de péage antérieurement prélevées par les chambres de commerce, qui constitueront les ressources ordinaires du nouveau port et lui permettront, non seulement de faire face aux dépenses de fonctionnement et d'exploitation, mais encore de supporter la partie qui lui incombe dans l'entretien et la construction des ouvrages. Au total, la participation financière de l'Etat au titre des six ports autonomes maritimes créés par la présente loi peut être évaluée, dans un budget comparable à celui de 1965, à un peu plus de cinquante millions de francs. Cette somme est constituée pour la plus grande partie par l'abandon des droits de quai, évalués à quarante-deux millions de francs, la prise en charge des annuités des emprunts antérieurement contractés par les chambres de commerce pour un montant de douze millions de francs et une nouvelle ventilation des dépenses de fonctionnement qui mettront à la charge de l'Etat 3,4 millions de plus qu'antérieurement.

Par contre, il est difficile d'évaluer quelle participation entraînera pour l'Etat la prise en charge à 80 ou 60 p. 100 des travaux énumérés dans les articles 5 et 7. Si l'on se réfère à 1965 qui est la dernière année du IV<sup>e</sup> plan d'équipement, c'est une prise en charge d'assez faible importance qui en découlerait pour l'Etat. L'inconnue est totale pour ce qui concerne les

années à venir. Cela dépendra, heureusement ou malheureusement, des dispositions qui seront incluses dans le V<sup>e</sup> plan en faveur des ports maritimes, en général, et des ports autonomes en particulier.

Voilà, mes chers collègues, une analyse aussi succincte que possible des dispositions du projet de loi qui nous est présenté et sur lequel nous avons à nous prononcer. J'ai tenu à en souligner les aspects positifs avantageux pour les ports qui vont être dotés du nouveau régime, mais je vais énumérer maintenant, aussi brièvement que possible, les dispositions du projet qui préoccupent et inquiètent aussi bien les membres de la commission des finances que ceux de la commission des affaires économiques.

Parmi les motifs de préoccupations que ce projet a suscités chez bon nombre d'entre nous, il y a naturellement ceux d'ordre administratif et juridique que M. Brun a exposés il y a quelques instants. Mais je manquerais à mon devoir de rapporteur pour avis de la commission des finances si je ne rappelais pas, moi aussi, que, devant cette commission, plusieurs de nos collègues, et notamment MM. Lachèvre et Dubois, se sont préoccupés de ce qu'ils ont qualifié de tendance trop autoritaire et centralisatrice du projet qui nous est présenté.

Il est certain que la façon dont le directeur du port sera désigné risque de ne pas donner au conseil d'administration du port autonome une bien grande autorité sur ce directeur, ce qui constitue un motif de préoccupation, voire d'inquiétude, pour l'avenir.

Nous nous sommes également préoccupés, à la commission des finances, de savoir dans quelle mesure on s'efforcera lors de la désignation des membres du conseil d'administration par le ministre des travaux publics, de faire une place plus ou moins grande aux intérêts locaux et régionaux et en particulier nous avons exprimé le souhait de voir la place faite aux représentants des collectivités locales plus grande que ne le prévoit la lettre du projet de loi. En effet, si l'on s'en tenait à ce texte, il n'y aurait que deux représentants des collectivités locales, dans un conseil d'administration de 24 membres. Il y a là évidemment une proportion qu'à la commission des finances nous considérons comme trop faible. Je dois dire d'ailleurs que cette préoccupation a été exprimée devant M. le ministre des travaux publics, lors de son audition par la commission des affaires économiques. M. Marc Jacquet a bien voulu admettre qu'il pouvait y avoir un intérêt certain à étendre un peu la représentation des collectivités locales et il s'est engagé à en rechercher la possibilité.

Enfin, un autre sujet de souci chez nos collègues de la commission des finances, c'est de voir que le projet de loi qui nous est soumis présente un champ d'application limité seulement à six ports maritimes : les six grands, comme ont dit nos collègues de la commission. Et, si tous ont admis qu'en face de la très grande concentration que les pays étrangers pratiquent — on a bien vu que la Hollande concentre la plus grande partie de son effort sur Rotterdam, la Belgique sur Anvers, l'Allemagne sur Hambourg, l'Italie sur Gênes — il n'en reste pas moins que d'autres ports maritimes, qui ne sont pas considérés comme des grands, seront appelés à jouer, peut-être encore davantage que dans le passé, un rôle important dans le développement de l'économie régionale. Il ne servirait à rien de préconiser une politique d'aménagement régional si l'on ne faisait pas, aux ports des régions considérées, la place qui doit leur être accordée à l'intérieur de ces régions.

Aussi avons-nous, à la commission des finances, donné notre approbation la plus totale à l'amendement que nos collègues de la commission des affaires économiques ont présenté à l'article 7 *quater* concernant ce cas particulier.

La participation financière prévue est importante, je l'ai indiqué tout à l'heure, mais nous nous demandons si elle sera suffisante pour répondre aux objectifs ambitieux que l'exposé des motifs lui-même assigne justement au texte qui nous est présenté.

Concernant le taux de participation de l'Etat, il n'y a pratiquement pas d'objection importante. Savoir que l'Etat participe pour 80 p. 100 ou 60 p. 100 à tel ou tel ouvrage est une chose intéressante ; mais, ce qu'il est tout aussi important de connaître, c'est le volume des crédits que l'Etat est décidé à consacrer à l'aménagement ou au développement de nos ports. Or, sur ce point, M. le ministre des travaux publics, malgré toute sa bonne volonté, n'a pas pu calmer les appréhensions évoquées devant lui. Il nous a dit : j'aurai une enveloppe globale de crédits, c'est celle qui me sera accordée au moment de l'arbitrage du Premier ministre par le ministre des finances et c'est à l'intérieur de l'enveloppe que je ferai de mon mieux.

Or, nous savons bien que, si les crédits globaux accordés au ministre des travaux publics ne sont pas plus importants que par le passé, nous verrons encore nos ports périlcliter ou au moins soutenir très difficilement la concurrence des ports étrangers. N'oublions pas, mes chers collègues, que le plan

Monnet ou premier plan d'équipement n'avait pratiquement rien prévu pour le développement de nos ports et que les crédits du deuxième et du troisième plans d'équipement n'ont pas été intégralement accordés au ministre des travaux publics. C'est seulement pour un montant de 50 p. 100 que les programmes prévus pour les ports dans les deuxième et troisième Plans ont été réalisés.

Pour ce qui est du IV<sup>e</sup> plan, nous attendons pour nous faire une opinion de pouvoir faire un bilan définitif, mais la situation n'a pas été non plus tellement plus favorable. C'est pourquoi — et M. le secrétaire d'Etat ne s'étonnera pas de cette observation qui paraît sortir du cadre du projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui — nous insistons vivement pour que l'instrument que nous nous donnons, en créant des ports autonomes, nous permette de tenir les promesses et de justifier les espérances que l'on aura fait naître au moment du dépôt de ce projet de loi.

Enfin, nous avons exprimé à la commission des finances encore une préoccupation qui répond au souci qui est, je crois, général et que l'on retrouve, comme le soulignait avec un peu de malice tout à l'heure M. Brun, dans l'exposé des motifs lui-même : ce qui compte en définitive dans la politique portuaire que nous devons entreprendre, c'est de savoir comment les usagers de nos ports pourront bénéficier de la politique qui sera faite.

Certes, doter ces ports des installations modernes indispensables qui se retrouvent dans les ports étrangers, est une des premières conditions pour ramener vers les ports français une partie du trafic non négligeable qui transite actuellement par des ports étrangers. Mais à côté des installations techniques et mécaniques que nous mettons à la disposition des usagers, nous devons prendre d'autres mesures en faveur de ces derniers, comme le précisait excellemment une note qui a été adressée à un certain nombre d'entre vous par l'association des grands ports français. J'en ai une ici qui m'a été adressée par la chambre de commerce de Marseille qui a fait sur ce problème un effort extrêmement important et qui aboutit à des conclusions très valables. Le souci des chambres de commerce qui sont en contact direct avec les usagers, c'est de permettre un abaissement aussi substantiel que possible du coût de l'utilisation de nos différentes installations. Tout le monde s'accorde à dire que le financement des ouvrages portuaires ne devrait peser sur l'usager que dans des conditions acceptables pour lui, c'est-à-dire s'appliquer à des investissements directement en rapport avec le trafic portuaire. S'il est normal que l'usager doive, en bonne règle, acquitter le montant de la dépense qu'occasionne à la collectivité le service rendu par elle, il ne doit payer ni plus ni moins. Les ports, comme les routes, les chemins de fer et les canaux, forment un secteur de base faisant partie du patrimoine national dont les investissements doivent être supportés par la collectivité nationale et, à la rigueur, pour une très faible part, par l'usager. C'est d'ailleurs ainsi que cela se passe dans les pays étrangers comme la Belgique, la Hollande, l'Italie, et c'est une des raisons pour lesquelles, à l'heure actuelle, les ports français sont tellement en retard et tellement concurrencés par les grands ports de ces pays. Aussi au moment où apparaît une possibilité de renverser une tendance qui ne manque pas d'être préoccupante, nous exprimons le souhait de voir précisément ces recommandations retenues avec beaucoup d'attention par les pouvoirs publics. S'il en était ainsi, alors la partie serait définitivement gagnée. Mais jusque là nous devons ne pas nous dissimuler les difficultés qui restent encore à surmonter. Tout en reconnaissant que le projet de modification du régime juridique des ports maritimes présentait des éléments nettement positifs et était susceptible, dans une certaine mesure, d'améliorer la situation actuelle de nos grands ports, nous avons pensé à la commission des finances que la réforme envisagée était, en l'état actuel, encore incomplète.

D'une part, rien n'est prévu en faveur des ports qui ne seront pas placés sous le régime de l'autonomie et qui continueront à connaître les mêmes difficultés que celles qui les assaillent à l'heure actuelle. Peut-être même celles-ci seront-elles encore aggravées.

D'autre part, si les mesures envisagées pour les grands ports doivent améliorer leur situation financière, il n'en reste pas moins que rien n'est prévu directement en faveur des usagers des ports. C'est pourquoi, nous souhaiterions qu'après l'adoption de ce projet, dont j'ai dit au début de mon exposé, et je le répète bien volontiers, qu'il représente un effort et un progrès très important, la réforme commencée soit poursuivie et achevée par une réforme de la fiscalité maritime et portuaire française. C'est précisément parce que nous souhaitons obtenir du Gouvernement qu'il nous donne sur ce point précis des apaisements et des assurances formelles que nous avons décidé de présenter un amendement dont nous aurons

sans doute l'occasion de reparler, à moins que, dans la discussion générale, M. le secrétaire d'Etat ne nous apporte par avance la réponse que le dépôt de cet amendement et son vote par le Sénat nous permettraient d'obtenir de toute façon. (*Applaudissements.*)

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

**M. Roger Lachèvre.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je crois très sincèrement à l'utilité du projet de loi que nous examinons aujourd'hui. Je sais qu'un certain nombre de nos collègues sont préoccupés par une limitation que d'aucuns jugent excessive sur le choix des ports considérés. L'étape me paraît cependant nécessaire, dans la mesure surtout où elle témoigne d'un esprit nouveau, d'une prise de conscience des pouvoirs publics sur le handicap des ports français confrontés avec la réalité internationale.

Ceux de nos collègues qui s'intéressent si justement à l'évolution de nos activités maritimes savent combien de fois déjà — Mlle Rapuzzi l'a dit excellemment tout à l'heure — le dépôt de ce projet a été annoncé, puis vainement attendu. J'ai trouvé dans mes dossiers une des premières « moutures ». L'esprit est le même, bien sûr. Il s'agit de mettre un terme à un des reproches souvent formulés, parfois injustement d'ailleurs, sur une absence de politique portuaire et surtout sur une fâcheuse tendance à faire payer par l'usager non seulement le prix des services rendus, mais les investissements eux-mêmes dans des conditions qui sont devenues insupportables en trafic concurrentiel.

Quoi qu'il en soit, je donnerai d'abord à ma brève intervention sur un sujet aussi rarement traité à la tribune du Sénat lorsqu'il concerne exclusivement les ports maritimes, le caractère d'un hommage et d'un remerciement au corps maritime des ponts et chaussées, à ses ingénieurs et à ses ouvriers. Ceux qui se souviennent de l'état dans lequel se trouvaient les ports de Dunkerque, du Havre, de Cherbourg, Saint-Nazaire, Bordeaux et quantité d'autres que je pourrais citer et qui les revoient aujourd'hui, mieux dessinés, reconstruits, mieux équipés et souvent d'un accès plus facile peuvent seulement mesurer l'importance de la tâche accomplie par des gouvernements successifs, bien sûr, mais selon un programme dont la valeur technique fait honneur à ceux qui l'ont conçu et poursuivi et que la discussion d'aujourd'hui a surtout pour objectif de mettre à la mesure de la compétition européenne qui a pour cadre le traité de Rome.

Il serait vain d'épiloguer, les choses étant ce qu'elles sont, sur la voie choisie pour adapter le fonctionnement de nos ports à cette épreuve de vérité. Les meilleurs experts attribuent au libéralisme de leur organisation l'extraordinaire développement des grands ports de la mer du Nord, qui sont en voie de se partager l'avenir du commerce maritime européen.

Or, ces ports, dont certains sont peu pratiques d'accès — les assureurs qui paient les avaries en savent quelque chose — se distinguent surtout et réussissent par la recherche d'un maximum d'efficacité économique. D'Anvers à Hambourg, en passant par Rotterdam ou Amsterdam, l'organisation est variable, mais il apparaît de façon éclatante que l'Etat belge, l'Etat hollandais ou l'Etat allemand ne considèrent jamais les collectivités portuaires comme une source de revenus, sinon à travers les impositions indirectes qui frappent les sociétés dont la prospérité est liée à celle du port lui-même.

La puissance publique intervient ici avec discrétion en matière administrative, avec à propos en matière commerciale, mais toujours avec une efficacité totale en matière financière. L'Europort à Rotterdam, l'Écluse Baudoin à Anvers considérés comme créations vitales pour la prospérité et le développement économique de la nation ont été traités comme on a pu seulement traiter en France Pierrelatte. Nous sommes loin, bien loin, de l'effort jusqu'ici demandé chez nous aux chambres de commerce.

Comment veut-on par exemple que la chambre de commerce de Dunkerque qui n'a pas d'argent, mais qui a géré jusqu'ici un des premiers ports français à vocation internationale, puisse continuer à prendre en charge, même à raison de 50 p. 100, la création de ses nouveaux bassins ? Elle l'a fait pour de nombreux travaux en recourant à des emprunts gagés sur les péages perçus sur l'usager. Cette situation n'est pas particulière à Dunkerque, que je cite seulement après notre ancien collègue Denvers et Maurice Schumann dans une intervention particulièrement étoffée devant l'Assemblée nationale.

Le résultat, c'est un doublement, parfois un triplement des droits qui frappent le navire et son chargement. A ces péages, s'ajoutent des droits de quai prélevés par l'Etat et qu'on ne retrouve nullement par ailleurs chez nos concurrents européens.

J'ai donné quelques exemples concrets devant la commission des finances. Permettez-moi d'en citer un seul ici pour illustrer mon propos : celui d'un navire qui se décharge lui-même et qui, par conséquent, ne réclame que sa possibilité d'accès et d'amarrage, donc le minimum dans les frais d'installation de

superstructures. Un grand pétrolier moderne venant de Kuwait, disons 100.000 tonnes pour la facilité du calcul, acquittera pour son déchargement dans le port de Hambourg 21 centimes par tonne métrique, soit un peu plus de deux millions d'anciens francs. Le même navire, actuellement dans le port du Havre, paiera 1,39 franc par tonne métrique — près de 14 millions d'anciens francs — soit sept fois plus pour la même escale de vingt-quatre heures.

Tous ces motifs, tous ceux déjà exposés, et d'une façon particulièrement brillante par nos rapporteurs, que je me permettrai de remercier et de féliciter, influent à la fois sur les prix du transit et sur les frets des navires, quel que soit leur pavillon, dès qu'ils touchent un port français. Le surfret ainsi réclamé constitue alors une aggravation très sensible du prix de revient.

S'il n'est pas le seul, il constitue le principal motif invoqué par le groupement permanent des chargeurs maritimes français sur les raisons qui les entraînent trop souvent au choix d'un port étranger. Un de nos collègues citait, avec bon sens, l'exemple des producteurs de carottes de la région nantaise qui ont une clientèle à Londres et qui ont finalement dû choisir le port d'Anvers pour acheminer leur production vers la capitale anglaise. L'exemple est intéressant dans sa modestie même.

L'afflux des produits appelle les navires et la présence des navires intensifie les échanges. L'attraction est réciproque. Elle aboutit aux lignes régulières qui transforment l'économie d'une région.

Mes chers collègues, le texte que nous examinons se borne, en général, à définir des principes et laisse au domaine réglementaire le soin de rechercher et de rendre applicables les modalités pratiques. C'est dire l'importance des décrets prévus par l'article 19.

Si je reprends l'exposé des motifs : « promouvoir l'adaptation technique, alléger les charges des usagers », je relève que l'adaptation technique — j'ai dit ce que je pensais des ingénieurs responsables — c'est d'abord un problème de crédits budgétaires ; l'allègement des charges, c'est un problème fiscal. Il restera à faire la preuve des intentions réelles du Gouvernement à cet égard s'il veut vraiment garantir aux usagers des ports une baisse effective des charges dont ils se plaignent.

Cette preuve aurait pu être administrée par le dépôt simultané d'un autre projet de loi en gestation et qui vise justement la réforme de la fiscalité des navires et des ports. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Si vous pouviez, monsieur le secrétaire d'Etat, nous donner la moindre explication sur ce sujet, je vous en serais, ainsi que mes collègues, j'en suis certain, particulièrement reconnaissant.

Le souvenir un peu désabusé que nous avons des batailles livrées ici à propos du timbre de connaissance, dont les dégâts sont à peu près irrémédiables aujourd'hui, l'angle sous lequel l'administration des finances persiste à placer l'outillage public de nos ports pour le soumettre à un régime fiscal de droit commun, les usages que nous connaissons bien, je n'ose pas dire, hélas ! sont autant de motifs pour craindre, au contraire, que les seuls impératifs budgétaires ne conduisent finalement les ports sinon à augmenter, du moins à maintenir longtemps au même niveau les taux des péages tels qu'ils sont perçus actuellement.

Ma dernière observation visera à réclamer plus de précision sur les responsabilités encourues par les administrateurs dont les candidatures apparemment ne manquent pas.

Sur ce point également, je vous serais très reconnaissant, monsieur le secrétaire d'Etat, de ce que vous pourrez nous dire. J'ai l'impression, à la lecture des nombreuses lettres qui me sont parvenues, qu'on se bat beaucoup aux portes des futurs conseils d'administration des ports autonomes.

Vous serait-il possible de définir ces responsabilités et les moyens dont disposeront les administrateurs pour remplir le mandat de leur charge ?

En dehors de toute autre considération, j'espère enfin qu'il sera tenu compte de la nécessité d'associer les véritables utilisateurs du port à sa gestion, spécialement lorsque l'importance de leur activité conditionne en quelque sorte la prospérité du port lui-même.

Le problème doit être réglé d'une façon libérale dans un groupement de ports. Il est impossible d'imaginer que deux chambres de commerce n'arriveront pas à obtenir la représentation équitable des intérêts qu'elles ont à défendre, la situation d'ailleurs n'étant plus la même dans les ports à vocation industrielle et dans ceux qui conservent une importante activité de transit pour passagers.

En conclusion, et pour reprendre une remarque faite par un ancien secrétaire général de la marine marchande, M. Courau, devant le Conseil économique et social, je dirai que ce projet peut-être, comme la langue d'Esopo, la meilleure ou la pire des choses. Il portera ses fruits si la majorité parlementaire disposée à le voter, ici comme à l'Assemblée nationale, consacre ensuite

tous ses efforts à obtenir, voire même à exiger, les crédits nécessaires à son efficacité.

C'est alors que nous pourrions imaginer des ports français compétitifs dans le Marché commun. C'est à cela que je penserai et que je vous demande de penser, mes chers collègues, lorsque nous voterons ce projet. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est possible qu'au cours de mon exposé vous entendiez des arguments qui ne correspondent pas tout à fait à ceux que vous avez entendus jusqu'à maintenant. Par contre, M. le rapporteur de la commission des affaires économiques a émis des inquiétudes et des appréhensions que nous partageons.

Il est évident que les problèmes portuaires ont un grand intérêt pour notre pays. Le projet de loi que le Gouvernement nous soumet est-il de nature à donner aux six grands ports désignés la prospérité que l'intérêt national exige ? Pour un parlementaire, ce doit être un souci primordial.

S'il suffisait, pour atteindre ce but, que les grands ports aient leur autonomie, Bordeaux et le Havre, qui l'ont choisie depuis si longtemps, devraient avoir une situation enviable. Si tel était le cas, je suppose que les directions des ports de Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille se seraient depuis longtemps orientées vers cette forme de gestion. Il aurait suffi alors de leur étendre, selon la procédure en vigueur, les dispositions de la loi de 1920 modifiée.

Vous avez élaboré une autre loi sans enquête préalable et vous vous refusez, sous prétexte de retard dans son application, à admettre l'enquête qui vous est demandée par voie d'amendement. A l'article 1<sup>er</sup> nous déposerons d'ailleurs un amendement allant dans ce sens. Ce refus pourrait laisser supposer qu'en dehors des raisons que vous invoquez il y en a d'autres.

Pour soutenir votre projet, vous alléguiez une nouvelle répartition de financement des investissements, afin, dites-vous, d'alléger les charges des utilisateurs, et une réforme administrative tendant à déconcentrer les pouvoirs de gestion mais avec contrôle et animation du pouvoir central.

Deux conclusions générales peuvent être tirées de votre projet : une aide considérable accordée avant tout aux gros chargeurs et une mainmise renforcée de l'Etat non seulement sur le trafic des grands ports, mais aussi sur les économies régionales.

Le trafic des grands ports est alimenté par les grandes sociétés de plus en plus spécialisées et possédant leur propre flotte. C'est en fonction des besoins des grosses compagnies de navigation — pétroliers, minéraliers — et des grosses sociétés, pétrolières ou sidérurgiques, qu'est conçu votre réforme portuaire.

En raison des pressions nées de la concurrence au sein de la C.E.C.A. et du Marché commun, les monopoles veulent une modernisation servant leurs profits, mais à condition de ne pas en supporter les charges. Nous savons que la situation du trafic maritime et l'état de nos ports posent des problèmes. Il y a, certes, une augmentation du trafic, mais elle porte uniquement, comme le faisait remarquer il y a un instant M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, sur la concentration et la spécialisation de certaines marchandises, hydrocarbures, minéral de fer, alors que le tonnage des marchandises diverses diminue sans cesse.

Cela nous amène à dire que l'orientation actuellement imprimée au trafic portuaire répond surtout à des besoins actuels et à court terme. Mais ce n'est pas une perspective durable. Il est vrai que les avantages financiers annuels consentis par le Gouvernement vont profiter aux groupes financiers et aux grandes sociétés qui n'ont pas le souci de l'intérêt national mais seulement celui de leurs dividendes. Ces avantages viendront s'ajouter à ceux que leur consentent déjà les entreprises nationalisées, S.N.C.F. et E.D.F. Est-ce à dire que nous sommes opposés à l'augmentation par l'Etat des investissements portuaires ? Pas du tout. Ce que nous désirons, c'est que ces investissements accrus soient mis au service d'une politique portuaire conforme à la mise en valeur de l'ensemble de l'économie française et non à celui de quelques particuliers.

Nous craignons que les problèmes des régions en difficulté, des régions sous-équipées, non seulement ne soient pas réglés par ce texte, mais que les investissements soient au contraire concentrés sur quelques points du territoire risquant ainsi, malgré des déclarations ministérielles en commission se voulant apaisantes, de faire défaut au reste du pays.

C'est pour cela qu'il est nécessaire que le projet de loi prévoie des investissements pour d'autres ports. Avec votre projet, le contrôle et les initiatives des collectivités locales seront partiellement écartés, ce qui constitue un autre danger.

Il est évident que si ces grandes unités portuaires uniquement tournées vers l'extérieur n'ont pas de liaison et d'échanges

avec l'arrière-pays elles ne répondront pas aux besoins du développement des ports où elles sont implantées.

Nous craignons, d'autre part, que les personnels n'aient à subir, avec l'accroissement de la productivité, les conséquences de l'automatisme et le changement d'administration, des licenciements et des déplacements, surtout pour les personnels contractuels, auxiliaires de bureau, ouvriers auxiliaires, dont certains ont de nombreuses années d'ancienneté.

Le nouveau régime de gestion entraînera-t-il dans chaque grand port l'utilisation en commun de tous les personnels? Les conditions d'emploi, de rémunération des uns et des autres seront-elles identiques? Si le projet de loi prévoit certaines garanties en faveur des agents des chambres de commerce et d'industrie, ce n'est pas le cas pour ceux des ponts et chaussées. Nous soutiendrons des amendements en faveur des personnels.

En effet — est-ce une coïncidence? — avant même le vote du projet de loi, vingt agents auxiliaires des Parcs et Ateliers de Marseille ont été avisés de leur prochain licenciement ou déclassement et mutation. Certains de ces agents ont de six à treize ans de services et même parfois vingt! Ils sont âgés de trente à cinquante ans et pères de famille. Nos craintes paraissent donc fondées.

Nous constatons, d'autre part, que la concentration portuaire est suivie par la concentration des pouvoirs de décision. Vous vous opposez à toute modification du conseil d'administration. L'Etat y est majoritaire au détriment des collectivités locales et des personnels. Vous prenez directement en main la gestion des grands ports. Vos cinq fonctionnaires et les sept personnalités compétentes que vous choisirez, ainsi que le directeur également choisi et désigné par vous, vous accordent la majorité. En effet cinq et sept font douze sur vingt-quatre, soit 50 p. 100, plus, éventuellement, la voix prépondérante du directeur.

Quant aux investissements pour lesquels nous serions d'accord à condition qu'ils servent l'intérêt national, leurs montants par rapport aux prévisions des plans précédents — deuxième, troisième et quatrième — ont toujours été réduits. Les actes financiers ne suivent jamais les bonnes paroles et les bonnes dispositions. Nous ne pouvons donc qu'être inquiets au sujet des crédits prévus dans le V<sup>e</sup> plan pour les ports secondaires dont l'avenir semble bien compromis. Leur fonction régionale ne paraît pas en effet intéresser les chargeurs et autres sociétés financières attachées aux grands ports. Nous espérons que l'article 7 *quater* en faveur des ports secondaires sera voté par le Sénat, car une économie nationale saine est tout de même basée sur des économies régionales saines également.

Déjà, l'Ouest, le Sud-Ouest et la côte méditerranéenne ont à souffrir de fermeture d'usines ou de chantiers navals. L'asphyxie de leurs ports secondaires entraînerait la ruine de ces régions.

Quelles sont, à notre avis, les conditions d'un développement portuaire sain et rentable? Une véritable autonomie portuaire devrait échapper à l'emprise des monopoles grâce à un conseil d'administration non lié à l'Etat et aux grandes sociétés. Il devrait comprendre en majorité des représentants des collectivités locales et des personnels, des chambres de commerce et autres et des représentants des clients.

A l'article 9, nous défendrons un amendement qui reprend ces propositions.

En ce qui concerne les représentants du personnel, nous défendons également, à l'article 9, un amendement qui nous apparaît conforme à la démocratie syndicale. Le conseil d'administration devrait disposer d'une large autonomie financière et, avec son propre budget, avoir la possibilité lui-même d'utiliser les crédits en fonction des besoins reconnus par lui. Le personnel doit avoir de larges garanties pour le maintien des avantages et l'assurance de l'emploi. S'agissant d'un service national, l'Etat doit largement financer les travaux d'infrastructure. Qu'il prenne des engagements chiffrés à partir de l'estimation des besoins. Qu'il assure les ports secondaires d'une aide sérieuse, que l'abaissement des prix de revient, prix concurrentiels et compétitifs, dit-on maintenant, des opérations portuaires soit recherché dans la modernisation des équipements et avec une réforme fiscale, mais non sur le dos des personnels.

Il est vrai que si tous les monopoles de fait étaient nationalisés, la situation serait différente et l'avenir portuaire de la France serait garanti.

Une politique d'échanges avec tous les pays, une solution à la crise de la marine marchande et de la construction navale, la coordination des transports entre les ports et les régions économiques, l'industrialisation des régions maritimes, la construction d'autoroutes et de voies navigables entre ces différentes régions contribueraient à un développement équilibré et général que la concentration et la spécialisation qui sont l'essentiel de votre projet n'atteindront pas. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Abel-Durand.

**M. Abel-Durand.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, l'idée mise en œuvre dans ce projet de loi n'est pas nouvelle. Elle était déjà en germe dans une proposition de loi émanant de Félix Faure, député du Havre. Une proposition formelle en ce sens a été déposée à la Chambre des députés en 1898, déjà, par un de mes prédécesseurs dans cette assemblée, M. Charles Le Cour Grandmaison, alors député de Nantes.

La loi sur l'organisation administrative des ports a été votée et promulguée en 1920. Mais ce n'était, d'après les déclarations du ministre des travaux publics de l'époque, qu'un essai. Entre temps, une thèse ayant pour sujet et pour conclusion l'autonomie des ports a été soutenue devant la faculté de droit de Paris, non sans quelque témérité, car si l'idée avait alors pénétré dans le monde des affaires maritimes, elle était quelque peu novatrice devant une faculté de droit qui n'était pas encore faculté de droit et des sciences économiques.

Quoi qu'il en soit, depuis cette soixantaine d'années, les faits qui, sous la III<sup>e</sup> République, avaient invité certains esprits à concevoir l'idée d'une gestion des ports mieux appropriée à leur rôle de ports, ces faits, dis-je, se développaient avec une intensité accrue dans le mouvement des ports, dans leur trafic, dans le tonnage des navires qui les fréquentent.

Pour répondre à cette évolution, les ports se transformaient, s'outillaient. Ils prenaient l'aspect d'un établissement ayant son individualité et même avec combien plus d'ampleur qu'un établissement industriel. C'était l'établissement maritime; mais un établissement maritime est composé d'ouvrages qu'il faut sans cesse adapter aux transformations du matériel navigant lui-même, à l'accroissement d'un outillage qui, comme tout outillage, doit s'ouvrir largement au progrès de la technique, d'autant plus que les ports sont le siège de compétitions et d'interdépendance à l'échelle mondiale.

Comment se présente à l'heure actuelle la gestion des ports restés en dehors de la loi de 1920, qui n'a été appliquée qu'au Havre et à Bordeaux?

Le port fait partie du domaine public de l'Etat. C'est l'Etat qui drague les chenaux d'accès, construit et entretient les quais; l'Etat perçoit des usagers un droit de quai, mais le produit de ces droits de quai tombe dans les caisses du Trésor. Il servira tout aussi bien à payer la construction du tunnel du mont Blanc que les travaux du port dans lequel il a été perçu.

En dehors des droits de quai, l'usager paie des taxes de péage qui sont perçues au profit d'un tiers, généralement la chambre de commerce. Pourquoi? Parce que la chambre de commerce aura participé, par des fonds de concours, aux travaux du port, à l'approfondissement, à l'entretien du chenal, à la construction des quais.

Voici le navire à quai. Les marchandises sont dans la cale. Elles vont être saisies par des grues, des appareils de levage, certains très perfectionnés, spécialement pour la manutention rapide de certaines marchandises telles les bananes en provenance de chez nos amis de la Martinique ou de la Guadeloupe. Les marchandises sont transportées dans des magasins utilisés pour la conservation, le conditionnement et la réexpédition des produits provenant de la mer.

A ce stade des transports maritimes, c'est très généralement la chambre de commerce qui intervient. Elle a construit les magasins; elle a acquis et exploite l'outillage; c'est elle qui perçoit le prix des services rendus. Mais il est à noter que si tout a été fait par la chambre de commerce, elle n'a agi que comme concessionnaire de l'Etat, car toutes ces opérations se font dans le domaine public.

Certaines marchandises ne seront ni conservées dans les magasins des quais, ni directement réexpédiées, mais transportées dans des magasins généraux voisins, situés en dehors du domaine public et qui appartiennent généralement à la chambre de commerce maritime comme ils pourraient appartenir à une chambre de commerce de l'intérieur et être gérés par elle.

La chambre de commerce est ainsi intervenue de deux manières, par sa participation au financement des travaux et par son concours à l'exploitation du port. Elle agit ainsi en raison des intérêts commerciaux, industriels dont elle est le représentant. Le port fait partie de l'équipement collectif du commerce et de l'industrie.

Moins directement mais non moins réellement cependant, un port peut faire partie de l'équipement collectif de l'agriculture. Nous avons parmi nous — il est absent en ce moment — un collègue qui est la personnification de l'intérêt que l'agriculture peut avoir dans un port. Mon ami M. le président Guillard, vice-président de la chambre d'agriculture de la Loire-Atlantique, est président d'une S. I. C. A. créée pour la construction et l'exploitation d'un silo portuaire à l'intérieur même du port de Nantes. Ce silo servira à l'exportation des céréales et à l'importation des tourteaux.

Ce tableau, ramené à ses grandes lignes, est cependant incomplet et un président du conseil général, qui fut conseiller municipal d'une ville maritime, n'a qu'à faire appel à ses souvenirs

personnels lointains ou proches pour ajouter à ce tableau quelques traits sans lesquels il ne reproduirait pas la réalité.

La chambre de commerce n'a pas été seule en effet à participer au financement des travaux exécutés. Le département et la ville y ont concouru également en prenant l'engagement de participer par annuités au remboursement partiel des emprunts que la chambre de commerce aura contractés pour réaliser le fonds de concours qu'elle aura apporté à l'Etat. Il n'y a qu'une différence entre la contribution de la chambre de commerce et celle des collectivités locales, c'est que la chambre de commerce se sera couverte au moyen d'une taxe de péage — et elle ne pouvait pas faire autrement, ses ressources propres étant limitées — tandis que le conseil municipal et le conseil général auront dû faire appel à des centimes additionnels.

Cette coopération de la chambre de commerce, du département et de la ville, des trois collectivités dont nous avons l'habitude d'unir les efforts dans mon département, est, je pense, un fait général. Chez nous, elle est traditionnelle et remonte à l'ancien régime. Les premiers grands travaux d'approfondissement de la Loire ont été faits au XVIII<sup>e</sup> siècle aux frais communs du Roi, des Etats de Bretagne et de la communauté de la ville de Nantes.

Si j'insiste sur la participation du département, de la commune et de la chambre de commerce au financement des travaux du port, c'est parce que cette participation des uns et des autres doit avoir une conséquence directe dans ce qui est l'objet de ce projet de loi. Il s'agit de doter l'établissement maritime — qui existe en fait, mais qui, administrativement, est composé de pièces et de morceaux d'une importance relative, d'ailleurs très inégale — d'une personnalité civile, d'en faire un établissement public répondant, dans une composition harmonieuse, à la diversité des intérêts en cause et des fonctions à remplir.

On aura à créer un établissement public nouveau, mais on ne saurait faire table rase du passé. On devra réaménager des éléments déjà existants. Les apports dont on aura à tenir compte, ce ne serait pas simplement les apports comptabilisés dans un document financier, ce seront encore, ce seront surtout l'expérience acquise et l'aptitude à une gestion qui doit être à la fois celle d'un établissement industriel et celle d'un établissement public.

Le programme de 1879, le programme Frayssinet fut élaboré par le Gouvernement et le Parlement pour les ports maritimes en un moment où le Gouvernement et le Parlement avaient pris conscience du retentissement que les transformations économiques résultant des chemins de fer avaient dans le domaine portuaire. Mais depuis ces quatre-vingts ans, ne sont-ce pas les chambres de commerce qui ont été les animatrices de l'équipement de la France entière en ports maritimes de commerce ?

On ne saurait davantage méconnaître que, dans nos ports, les intérêts commerciaux et industriels dont les chambres de commerce sont l'organe ne sauraient être désolidarisés d'un intérêt général qui est celui de la nation. L'Etat n'a besoin de l'appui de personne pour défendre la place à laquelle il a droit dans l'administration des ports. La puissance financière est devenue le maître absolu du crédit qui est aujourd'hui la condition des investissements publics à tous les degrés.

Cependant, président de conseil général et défenseur du droit des collectivités locales, j'entends marquer et justifier la place qui, à ce titre, doit être reconnue dans l'administration des ports aux collectivités locales qui représentent un intérêt général. Cette place, je ne la revendique pas comme contrepartie du financement que, départements et communes apportent aux travaux publics, mais au nom d'un intérêt général concrétisé sur le plan local dans le département et la commune.

Un port, cela ne consiste pas simplement en des installations d'un établissement maritime et dans les activités qui s'y effectuent pour la réception et l'expédition des marchandises. Un grand port c'est un marché ; un marché de coton ou un marché de café, comme au Havre. C'est aussi un immense atelier, un complexe industriel aux diversités les plus grandes, qui déborde le domaine portuaire lui-même. Certains ports, que leur situation géographique ne prédisposait peut-être pas à devenir un grand marché, sont ainsi devenus de grands ports parce qu'ils étaient des ports industriels.

A l'Assemblée nationale, le député de Dunkerque, avec qui je suis lié d'une amitié fidèle depuis que nous militons ensemble à la commission de la marine marchande du Conseil de la République, mon ami M. Denvers, a remarqué que les ports de rivière, Nantes, Bordeaux, Rouen, se trouvent dans une situation défavorable du fait qu'elle entraîne et entraînera des frais et un entretien plus élevé. N'est-ce pas, au contraire, en faveur des ports de rivière un avantage inappréciable que leur situation sur la rivière ?

**M. Jean-Marie Louvel.** Très bien !

**M. Abel-Durand.** Tout au long de la rivière, sur ses bords, de grands espaces sont naturellement destinés à être des zones industrielles maritimes. Il en est ainsi à Bordeaux, dans la Gironde...

**M. Jean-Marie Louvel.** Et à Caen !

**M. Abel-Durand.** ... il en est ainsi pour la Seine où les installations industrielles maritimes dépendant de Rouen se prolongent jusqu'à Honfleur ; il en est ainsi surtout peut-être de ce qui sera un port jumelé : Nantes et Saint-Nazaire.

Permettez-moi d'insister sur ce point car l'établissement maritime de la Basse-Loire va faire une figure un peu particulière dans le projet de loi qui nous est soumis. Les ports de Nantes et de Saint-Nazaire y sont jumelés et traités comme devant être un port commun. Or, le port jumelé de Nantes et de Saint-Nazaire ne concerne pas seulement ces deux villes, la Basse-Loire toute entière en fait partie. Tout au long de la rivière, depuis Nantes jusqu'à Saint-Nazaire, c'est une rue d'usines. Les premières usines métallurgiques du département se sont installées en aval de Nantes, une fonderie à Coueron, une forge à Basse-Indre bien avant qu'il n'y ait eu des chantiers de constructions navales à Saint-Nazaire, alors que les coques des navires étaient encore en bois, au temps où il n'y avait encore que des trois-mâts et pas encore les grands voiliers que furent les quatre-mâts. C'est sur les bords de la rivière que se sont installées spontanément des industries métallurgiques ; dans mon département, elles ont été les premières à succéder aux anciennes industries, traditionnelles chez nous, les raffineries, nées elles-mêmes du fait des apports par la mer et la rivière des sucres des Antilles et de la Réunion.

Cette suite d'usines, de docks et d'entrepôts, c'est aussi un chapelet d'annexes du port. Il n'y a pas que les ports de Nantes et de Saint-Nazaire, mais ceux de Basse-Indre, de Coueron, de Paimbœuf. Demain, il y aura celui de Cordemer car, dans une île de la Loire, va s'édifier comme précédemment dans l'île de Cheviré, près de Nantes, une nouvelle centrale électrique. L'établissement maritime de la Basse-Loire, c'est tout cela. En fait et administrativement, c'est une succession de communes se rattachant à deux chambres de commerce, celle de Nantes et celle de Saint-Nazaire, ayant un lien commun, le conseil général.

L'intérêt général d'un grand port s'étend d'ailleurs beaucoup plus loin que ses rives. Je n'aime pas beaucoup la dénomination de métropole attribuée à certaines villes et qui a l'air de leur conférer une supériorité dans la hiérarchie des cités, mais il existe des pôles de développement qui rayonnent et qui attirent. Les ports sont de ceux-là. Cette succession d'usines qui va de Nantes à Saint-Nazaire attire les produits pour les répandre ensuite, mais elle attire aussi les travailleurs de toutes les rives maritimes de l'Atlantique, qui vont y chercher du travail ; ils ont aidé au développement industriel de ma ville et nous ne pouvons pas les oublier dans les angoisses que nous éprouvons en ce moment au sujet de l'emploi à Nantes et à Saint-Nazaire.

Tel est l'ensemble de raisons qui, il y a soixante ans, avaient présidé à la conception de l'autonomie administrative des ports de commerce, cette autonomie répondant à la réalité qu'est l'individualité même de l'établissement maritime. Mais, il y a soixante ans, j'étais jeune et j'ai acquis, depuis, une certaine expérience et une certaine circonspection. Une reconnaissance de l'autonomie des ports de commerce est-ce une mesure de décentralisation ou de déconcentration ? Je me le suis demandé en juriste. Je crois que c'est un organisme hybride. Il y a une certaine déconcentration en ce que l'autorité sera sur place ; mais il y a aussi, aux dépens de la décentralisation, une certaine reconcentration car les attributions qu'avaient les chambres de commerce vont disparaître au profit de l'autorité nouvelle.

Ainsi, se posent des problèmes singulièrement préoccupants, pour les chambres de commerce notamment, et pour les villes. Ainsi se posent des problèmes que nous ne pouvons pas résoudre ici mais qui devront l'être par des règlements d'administration publique et plus encore, peut-être, par des décrets en Conseil d'Etat tenant compte des situations particulières.

J'insiste encore, sachant que je réponds indirectement à des préoccupations exprimées par mon ami M. Dubois, sur la nécessité de tenir compte tout particulièrement de nos établissements maritimes, qui diffèrent de Bordeaux, car Bordeaux n'a pas d'avant-port, qui diffèrent de Rouen et du Havre qui conservent deux ports distincts.

Il sera donc nécessaire que la plus grande attention soit apportée à de telles situations, car les chambres de commerce ne doivent pas être purement et simplement dépouillées. Entre le domaine public de l'Etat et le domaine privé de ces chambres de commerce, entre les travaux, les ouvrages du port et les ouvrages d'exploitation qui sont liés plus que par une mitoyenneté, par une sorte d'imbrication, tenir compte avec soin de l'apport des uns et des autres pour qu'il n'y ait pas d'injustice et pour que la collaboration qui, jusqu'ici, a donné

naissance au développement de tous ces ports puisse continuer — je veux le dire ici avec force, car j'ai dans ma pensée le souvenir de ceux de mes prédécesseurs qui ont sauvé à différentes époques la ville de Nantes — pour que cette collaboration puisse continuer, dis-je, dans le même esprit, avec la même ingéniosité et avec la même volonté de collaborer avec l'Etat.

Regardons à l'étranger : les villes hanséatiques se confondent dans leur administration avec le port lui-même ; le port de Rotterdam, le plus grand port européen, fait partie du domaine municipal ; dans tous les pays, par la force des choses, la collectivité des intérêts locaux est le moteur de cette énorme machine qu'est un grand port contemporain.

Etablissement public d'Etat ou établissement public *ad hoc*, sa structure administrative doit être conçue en conséquence. D'où l'importance qui s'attache au règlement d'administration publique qui va intervenir pour son application.

Quels seront les pouvoirs du directeur du port ? Sera-t-il imposé au conseil d'administration ou choisi avec son accord ? Le conseil d'administration placé auprès de ce directeur du port, nommé par l'Etat et son représentant, aura-t-il les pouvoirs administratifs les plus larges ou bien, malgré les apparences, ne sera-t-il qu'un de ces conseils de surveillance dans lesquels nous siégeons les uns et les autres ?

Il existe déjà des comités consultatifs de port ; à cette heure même où je suis à la tribune du Sénat, je devrais siéger au comité consultatif du port de Nantes ; j'espère que le conseil d'administration du futur port aura d'autres pouvoirs et, surtout, qu'il aura cette faculté d'initiative grâce à laquelle nos ports ont pu se développer sous la III<sup>e</sup> République.

Les chambres de commerce ne devront pas être simplement dépouillées de leur avoir et il y aura un compte à établir avec elles, peut-être un règlement de mitoyenneté entre le domaine public et le domaine privé, mais d'autres comptes sont aussi à prévoir et Mlle Rapuzzi y a fait allusion tout à l'heure avec beaucoup de pertinence.

Quelles charges seront assumées par l'Etat dans le nouvel établissement ? L'Etat lui fera l'apport de certaines taxes, mais pour les dépenses normales dans un port ; or, ce qui compte encore plus dans un port que les dépenses courantes d'entretien, ce sont les dépenses d'investissement, qui doivent être considérées comme des dépenses normales.

La loi Fraysset était une loi de programme, mais elle n'a pas tenu ses promesses. Le projet de loi dont nous sommes saisis est-il une loi de programme ? Non, il n'est qu'une loi d'orientation.

En mettant à part les six ports qui doivent être des ports autonomes, l'Etat a pris à leur égard des engagements de principe, mais nous savons ce que valent ceux-ci. Comment seront-ils traduits en crédits d'engagement et en crédits de paiement ? Toute la question est là. Ces engagements de principe, comment deviendront-ils effectifs ?

C'est une question essentielle pour les collectivités locales, je dis bien « pour les collectivités locales », car je sens profondément combien l'avenir de nos villes, l'avenir de nos populations, l'avenir de ces travailleurs auxquels notre collègue David faisait allusion tout à l'heure, sont liés au développement que pourront avoir les ports.

Comment l'Etat tiendra-t-il ses engagements ? Dans quelle mesure ne devons-nous pas apporter ces fonds de concours auxquels nous avons consenti, parce que nous sentions la réalité des choses, parce qu'il était nécessaire d'agir et, aussi, parce que l'Etat n'agissait pas.

Comment concilier la fonction nationale reconnue à ces grands ports avec la régionalisation ? C'est encore une question que je me pose.

D'après l'exposé des motifs, les ports qui deviendront autonomes représentent 80 p. 100 du trafic portuaire global, ce qui les fait apparaître comme une pièce essentielle de l'équipement portuaire français. Ils représentent, en réalité, quand on regarde la carte, sensiblement, sur les côtés de l'hexagone, les quatre ou cinq faces maritimes de la France ; ils sont disposés de telle façon qu'ils sont au centre de chacune de ces faces et, en y regardant de près, on constate l'existence près de ces ports d'un hinterland dont ils sont les débouchés maritimes.

Cette convergence vers nos ports, la nature elle-même l'a dessinée ; ces six ports sont à l'embouchure d'un fleuve et Dunkerque, parce qu'il est une exception, n'est que la confirmation de l'idée que j'énonce : il a fallu tout un réseau de canaux pour amener vers un port français un trafic qui, naturellement et spontanément, se serait dirigé, par l'Escaut et par le Rhin, vers Anvers ou vers Rotterdam.

Les six ports sont à la tête d'un réseau navigable, ou plutôt cinq car je dois dire que la Loire n'est plus navigable — je me souviens avoir fait mes premières armes d'économiste en m'occupant des voies navigables — à cause de son ensablement et du fait de son débit irrégulier. La Loire ne peut donc jouer

le rôle d'une voie fluviale accessible aux chalands de grand gabarit ; mais il reste le tracé du fleuve lui-même. Si celui-ci ne peut plus servir à la navigation, il a donné le dessin des voies de communication ; la voie ferrée et la route dirigeront les courants économiques vers ce qui est l'aboutissement normal du fleuve, le débouché maritime.

La France a donc cinq ou six débouchés maritimes ; permettez-moi d'exprimer le regret que trop souvent, à l'intérieur du pays, on ne se rende pas compte de l'importance de ces débouchés. Un des orateurs à l'Assemblée nationale, dont je suis pourtant éloigné, tant par la pensée politique que par la distance géographique, M. Cermolacce, député de Marseille, dans un discours remarquable qu'il a prononcé au cours de la discussion de ce projet, a attiré l'attention des députés et du Gouvernement sur les débouchés d'intérêt national que sont les débouchés des ports.

Il insistait sur la nécessité de débloquent les ports de l'Atlantique par des moyens de communication qui les unissent au centre et à la Suisse. Au centre et à la Suisse, cette idée de liaison Suisse-océan est l'une de celles qui ont bercé ma jeunesse ; elle prend dans la conjoncture actuelle, à côté d'autres valables pour d'autres départements, une importance nouvelle avec le Marché commun. Dunkerque, Marseille, Bordeaux comme Nantes, particulièrement pour nous qui sommes à l'extrémité Ouest de cette péninsule qu'est l'Europe, doivent prendre leur part dans l'expansion économique générale dont les ports traduisent la réalité.

C'est dans cette perspective que tous les ports sont appelés à desservir un hinterland, même s'ils n'ont pas d'eaux profondes à leur base. Je crois qu'au pied du rocher de Gibraltar il existe les eaux très profondes dans lesquelles la flotte militaire britannique peut trouver un abri, mais il n'y a rien derrière ce rocher. Les ports existent par eux-mêmes, par leur accès maritime, ils existent surtout — et c'est leur raison d'être — par leur liaison avec l'intérieur. C'est ce que nous devons considérer comme devant être l'idée essentielle de ce projet.

J'espère que le texte qu'on nous propose ne sera pas un trompe l'œil et que le Gouvernement, auteur de ce projet, que le corps des ponts et chaussées — auquel je veux, après mon ami Lachèvre, rendre hommage — sauront tirer parti de la situation exceptionnelle qu'a la France à l'extrême avancée de l'Europe vers l'Amérique et tous les océans pour donner à nos ports, aux ports désignés par leur situation géographique, l'ampleur et le développement qu'ils méritent dans l'intérêt de nos populations et mieux encore dans l'intérêt de la nation. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean-Marie Louvel.** C'est pour plaider la cause des ports non autonomes et, vous n'en serez pas surpris, celle du port de Caen, que j'ai demandé la parole. Je voudrais en effet obtenir du Gouvernement certains apaisements et lui faire quelques suggestions.

Tout d'abord, je tiens à dire au Sénat qu'étant depuis de longues années et de manière assidue membre de l'association des grands ports français, je ne conteste en aucune façon la nécessité de rendre ceux-ci compétitifs. Cela veut dire que j'approuve sans hésitation l'esprit même de la loi que nous discutons. Mais le texte de ce projet de loi et les discussions qui ont eu lieu devant l'Assemblée nationale me font éprouver de très sérieuses appréhensions devant le fait que les crédits budgétaires, qui seront certainement alloués par priorité aux grands ports français, seront, par la force des choses et par rapport à l'importance des travaux à engager, très insuffisants : je me demande alors s'il restera encore quelques crédits pour les autres ports et pour leur permettre de réaliser leurs propres investissements pourtant nécessaires.

Dans ces conditions, si les autres ports veulent vivre, ils risquent d'être dans l'obligation, pour financer leurs travaux, de faire appel uniquement aux collectivités locales, ce qui aura pour conséquence d'augmenter souvent lourdement les charges fiscales de ces collectivités. Ainsi les ports non autonomes ne pourront pas ne pas subir un lourd handicap par rapport aux six grands ports autonomes dont nous discutons actuellement le statut.

Je voudrais citer à titre d'exemple le cas du port de Caen. Dans ce port, mes chers collègues, on a fait depuis plusieurs années des travaux considérables qui viennent de se terminer et, ces jours-ci, pour la première fois un navire de quinze mille tonnes y est entré. Le montant des travaux engagés en liaison avec l'Etat, qui en a assuré la moitié, s'est élevé à plus de quatre milliards d'anciens francs. Ces travaux avaient pour but d'améliorer le trafic et d'élargir la vocation du port de la capitale bas-normande.

Or des représentants de l'administration des ponts et chaussées me disaient récemment que si ce projet de loi avait été voté avant les travaux en question, il est vraisemblable que ceux-ci n'auraient jamais été entrepris. Et pourtant le port de Caen

constitue un des grands espoirs de développement économique de la Basse-Normandie. Faut-il craindre qu'après le vote du projet de loi le port de Caen va s'étioler sinon être abandonné. Et pourtant il fait partie de ces ports que M. Abel-Durand signalait tout à l'heure comme particulièrement intéressants, du fait même de ses possibilités et de sa situation.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne faut absolument pas que ces ports secondaires cessent d'être aidés et soutenus; il serait équitable qu'un effort fut fait aussi pour les ports secondaires les plus importants et que l'Etat leur accorde équitablement avantages et crédits, de façon qu'ils ne soient pas systématiquement défavorisés par rapport aux grands ports. La suggestion que je voudrais alors faire est la suivante: ne serait-il pas possible de demander à l'Etat de prendre en charge l'entretien des accès des principaux ports secondaires? Je pense que cette charge devrait être assumée intégralement par l'Etat, de telle sorte que les péages ainsi dégagés permettraient de garantir les emprunts indispensables à l'amélioration de leurs installations portuaires. Ainsi, il ne serait pas fait échec à l'esprit de la loi sur la réforme des grands ports, mais on éviterait que les principaux ports secondaires n'en subissent indirectement les conséquences et ne se trouvent dans une situation défavorisée.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, la question que je voulais vous poser. J'aimerais obtenir pour ces ports des apaisements de votre part et je souhaiterais que le Gouvernement retiennent ma suggestion de faire prendre en charge intégralement par l'Etat l'entretien des accès aux ports secondaires. (Applaudissements.)

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

**M. Vincent Delpuech.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'approuve et je voterai le projet de loi en discussion; mais je crois que ce vote serait facilité si vous vouliez bien prendre deux engagements: le premier, peu important puisqu'il touche au personnel de votre département, c'est de comprendre dans le personnel d'administration qui sera sauvegardé celui des ponts et chaussées; le deuxième, bien plus important, c'est que le Gouvernement s'engage à communiquer aux collectivités intéressées, lorsqu'ils seront établis, les règlements d'administration publique qui seront pris pour l'application de la loi.

**M. le président.** La parole est M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais essayer, après les interventions brillantes et nourries que vous avez entendues, de ne pas anticiper ce que je serai amené à dire tout à l'heure lors de la discussion des articles et de ne pas paraphraser purement et simplement — certainement beaucoup moins heureusement qu'ils ne l'ont fait eux-mêmes — les rapporteurs M. Brun et Mlle Rapuzzi ainsi que les orateurs qui m'ont précédé. Je me contenterai de rappeler trois données de base sur lesquelles repose le projet que vous examinez en ce moment et ensuite de présenter trois groupes d'observations sur les principes et les éléments essentiels de ce texte qui ont été mis en cause par les divers orateurs.

Un premier élément fondamental est la nécessité de cette réforme. Chacun l'a reconnu; cette nécessité est non seulement incontestable, elle paraît incontestée. Les protections dont nos ports bénéficiaient au même titre que notre marine marchande telles que privilège de pavillon, règles de droiture, droits de douane élevés, ces protections ont toutes disparu ou sont en voie de disparition. Le traité de Rome, comme l'a fort bien souligné M. Lachèvre, efface les frontières de la Communauté et nous placera dans un régime de libre concurrence qui accentuera encore la compétition dont nous ressentons déjà vivement les effets.

Le problème, également évoqué par cet orateur éminemment compétent en la matière, des coûts de transit dans nos établissements maritimes, plus ou moins masqué dans le passé, se trouve donc, en raison de l'évolution que je viens de rappeler, maintenant en pleine lumière. Il est d'autant plus urgent de l'aborder que l'extension du trafic, d'une part, et, d'autre part, l'accroissement considérable depuis quelques années des dimensions des navires, qu'ils soient minéraliers, pétroliers ou navires de lignes régulières, exigent de grandes modernisations et dans certains ports de véritables mutations.

Voilà des raisons essentielles de réagir et ce d'autant plus que l'expérience et l'analyse ont démontré, semble-t-il, que les différences de coûts tiennent très largement à l'exiguïté, à l'insuffisance technique de nos installations, spécialement quant aux profondeurs d'accès et au développement des quais, ainsi qu'à la moindre importance de notre trafic portuaire par rapport à celui de nos concurrents étrangers.

Enfin, bien sûr, il ne fallait pas négliger, dans cette analyse de la situation à laquelle nous voulons tenter d'apporter des remèdes, le fait que le niveau des taxes d'Etat et des taxes portuaires prélevées en France sur le trafic est beaucoup plus élevé que dans de nombreux ports étrangers concurrents.

Voilà pourquoi, pour six ports dont M. Brun a parfaitement rappelé qu'ils représentaient ensemble 80 p. 100 du trafic français, nous vous proposons la réforme dont vous débattiez aujourd'hui. Pour cela, nous retenons essentiellement deux principes: d'abord cette harmonisation, cette mise en état de compétitivité de nos établissements maritimes dans le cadre du Marché commun ne sauraient être atteintes sans un accroissement de l'aide de l'Etat; ensuite, il fallait déterminer dans quel cadre administratif cette action nouvelle de l'Etat serait exercée. Pour des raisons que les rapporteurs ont parfaitement exposées nous avons choisi celui du régime d'autonomie.

Deuxième élément fondamental à retenir au début de cette discussion: le projet de loi qui vous est présenté n'est qu'une des pièces, essentielle sans doute mais tout de même seulement une des pièces, de la politique portuaire française. Ce projet trace le cadre administratif et financier de la gestion de nos grands ports, mais le Gouvernement n'entend pas oublier ou négliger pour autant les autres aspects d'une bonne politique portuaire qui ont d'ailleurs été évoqués par les divers orateurs qui m'ont précédé à la tribune.

Bien sûr, Mlle Rapuzzi n'a pas manqué de le faire observer, le projet de loi qui vous est soumis ne précise pas le volume des crédits, s'il fixe les pourcentages de l'aide de l'Etat.

Mais le V<sup>e</sup> plan, qui est en cours d'élaboration, précisera, lui, la nature des grands travaux portuaires à réaliser au cours des cinq prochaines années dans les six grands ports autonomes pour assurer leur modernisation ou pour augmenter leur capacité.

Il va de soi que l'augmentation de la participation de l'Etat aux dépenses d'infrastructure qui est prévue par le présent projet de loi n'aura pas d'influence sur le volume général des travaux nécessaires et rentables à effectuer. Les aménagements portuaires qui seront réalisés dans le futur continueront à être sélectionnés d'après les critères d'utilité, donc, en fin de compte, d'après les besoins.

Ce V<sup>e</sup> plan, que vous aurez à voter au cours de la prochaine session — et qui sera par conséquent pour vous l'occasion de discuter du volume des interventions — précisera également les investissements en infrastructure terrestre, routes et autoroutes, voies navigables et voies ferrées, qui seront naturellement indispensables pour desservir nos grands ports.

Troisième et dernier élément fondamental: le Gouvernement, comme il l'a annoncé, considère que la réforme de la gestion des ports décidée par le présent projet doit être complétée — j'y insiste, répondant par là, notamment, à Mlle Rapuzzi, à la commission des finances et à M. Lachèvre — par une réforme de la fiscalité des ports et des navires. J'en prends l'engagement solennel au nom du Gouvernement.

Je tiens d'ailleurs à faire remarquer que le projet que nous présentons aujourd'hui comporte déjà en lui-même une transformation de la fiscalité des six grands ports, puisque l'Etat leur fait abandon de ses droits de quai qui constituaient la part la plus importante des recettes qu'il pouvait en attendre. Mais il est bien entendu que nous ne nous en tiendrons pas là et que nous compléterons la présente loi par une réforme de la fiscalité des ports et des navires. Toutefois, les améliorations qui pourront être apportées dans ce domaine auront trait surtout à la structure des taxes et n'apporteront qu'une faible réduction du niveau de ces taxes.

Ces trois points essentiels ayant été précisés, à savoir que la réforme était indispensable, qu'elle n'est que le cadre d'un ensemble de mesures dont l'examen du V<sup>e</sup> plan et le vote du budget de 1965, vous permettront de compléter le contenu, et enfin qu'elle sera complétée par une réforme de la fiscalité des ports et des navires, je voudrais présenter trois groupes d'observations sur les divers sujets qui ont été évoqués et d'abord répondre à la réflexion faite naturellement par de nombreux orateurs selon laquelle ce projet ne visant que six grands établissements maritimes de notre pays ne concernait pas les autres. Que M. Dulin ne m'en veuille pas de citer le nom de La Palice. M. de La Palice nous aurait dit évidemment: Ce projet concernant les six grands ports n'a pas à parler des autres ports. Mais je voudrais que l'on comprenne bien pourquoi.

D'abord parce que, pour les ports moins importants, les problèmes de concurrence internationale, ceux d'adaptation aux nouvelles caractéristiques des navires et au régime administratif se posent de façon moins aiguë.

M. Brun, Mlle Rapuzzi et M. Louvel ont fort bien dit qu'il ne faudrait pas que cela nous oblige à réduire les investissements de ces ports secondaires au bénéfice des grands ports. Je peux

au contraire assurer les sénateurs que je viens de nommer que le Gouvernement est bien résolu à apprécier avec la même objectivité l'utilité des travaux dans tous les ports, quel que soit leur régime et quelle que soit leur taille.

Cela posé, je voudrais indiquer que du point de vue du régime financier, le Gouvernement a cherché d'abord à ne laisser à la charge des usagers que la part des dépenses qui peut sans inconvénient grave leur être imputée directement. Pour des investissements de base tels que digues, chenaux d'accès, écluses principales qui sont indivisibles et qui doivent être conçus pour les développements de grand avenir, cette part, on vous l'a dit, ne sera que de 20 p. 100, l'Etat prenant en charge 80 p. 100. Au contraire, pour les autres infrastructures dont l'exécution peut suivre de plus près les besoins du trafic, cette part sera de 40 p. 100, l'Etat prenant à sa charge 60 p. 100.

Pour les dépenses d'entretien et de fonctionnement, les nouvelles modalités de participation de l'Etat sont également justifiées par des raisons économiques. Lorsque l'entretien et le fonctionnement des ouvrages dépendent dans une large mesure, de l'intensité du trafic, il paraît normal qu'ils soient payés par les usagers. Je répons d'ailleurs également par là à la réflexion faite par M. David tout à l'heure. Mais, par contre, l'entretien et le fonctionnement des ouvrages de base à caractère discontinu seront pris en charge par l'Etat.

Toutes ces dispositions offrent le double intérêt d'être à la fois économiquement justifiées et assez proches des dispositions financières en vigueur dans des ports étrangers voisins. Mais, toujours au point de vue du régime financier, je voudrais souligner que le Gouvernement a cherché à établir entre les futurs ports autonomes et l'Etat une charte qui soit précise et claire. C'est un point extrêmement important. Il est en effet infiniment souhaitable qu'elle demeure ainsi précise et claire, soustraite autant que possible à toute contestation et évitant les contentieux. Ce n'est que dans la mesure où cette précision et cette clarté éviteront les discussions que l'autonomie du port sera réelle.

Sans vouloir anticiper sur le débat article par article, permettez-moi de signaler dès maintenant l'inconvénient grave de certaines modifications que l'Assemblée nationale avait à un moment envisagées et qu'elle n'a finalement pas retenues. Elles sont à nouveau évoquées au Sénat. Il s'agit du concours supplémentaire de l'Etat en cas de situations exceptionnelles et de la participation de l'Etat dépendant de la qualité de l'entretien. De telles modifications pourraient entraîner des conflits continus entre l'Etat et les ports autonomes et rendraient extrêmement difficile et décevante l'application de la loi que vous êtes en train d'examiner, alors qu'elles n'apporteraient en fait aucune garantie réelle supplémentaire aux grands ports. Il ne faut pas que les participations de l'Etat et des ports autonomes aux travaux d'infrastructure ou aux dépenses de fonctionnement ou d'entretien puissent être perpétuellement remises en cause ou discutées.

Ma dernière observation est relative au choix du régime de l'autonomie qui a été parfaitement expliqué et éclairé par les rapporteurs. De nombreux orateurs, et particulièrement M. David, ont fait quelques réserves. Ils redoutent que cette autonomie ne soit pas aussi réelle et aussi large que souhaitable. Je tiens à les rassurer quant à notre volonté de mettre en œuvre ce principe de décentralisation coordonnée dont s'inspirait déjà le remarquable rapport que M. Abel Durand, voici un certain nombre d'années, consacrait à la gestion des ports maritimes et nul ne s'étonnera qu'il ait été en la matière, comme toujours, à l'avant-garde.

A la vérité, je rappelle que dans le conseil d'administration le Gouvernement entend associer à part égale d'un côté les représentants des intérêts publics et privés locaux et départementaux et de l'autre les représentants des intérêts plus vastes, régionaux et nationaux. Cet équilibre devra permettre de tenir compte aussi bien de l'importance de l'établissement portuaire dans la vie locale que de son importance par rapport aux intérêts nationaux.

Dans le cadre des procédures budgétaires et financières existantes, je donne également l'assurance que l'autonomie jouera pleinement pour le choix des tarifications, des équipements et d'une façon générale pour l'exploitation commerciale du port.

Cette autonomie sera pratiquement la même que celle qui est accordée aux deux ports autonomes existants. Mais la différence proviendra particulièrement de la nouvelle composition du conseil d'administration qui est conçue de telle façon que les propositions concertées sur le plan local concilient effectivement les points de vue multiples des intérêts en cause. Chacun comprend que je vise par là les problèmes qui ont été évoqués tout à l'heure par M. Lachèvre et par M. le président Abel-Durand.

En ce qui concerne le problème de Nantes et de Saint-Nazaire et le vibrant éloge fait, avec la grande expérience qu'il en a, par M. le président Abel-Durand, de l'esprit de collaboration, pour ne pas dire de l'esprit d'équipe qui doit animer ceux qui ont une œuvre à réaliser ensemble, je préciserai que, dans

le choix des administrateurs, le Gouvernement a tout prévu pour pouvoir assurer une représentation équitable des différents ports lorsque deux ou plusieurs seront associés et des différents intérêts en présence. Une fois connus les administrateurs qui sont désignés en quelque sorte automatiquement comme représentants des chambres de commerce, des collectivités locales ou des ouvriers, l'Etat, s'il le fallait, ne manquerait pas de tenir compte d'un éventuel déséquilibre et rétablirait cet équilibre par le choix de personnes représentant les usagers ou les animateurs de la vie économique.

J'ajoute qu'avant tous ces choix et ces décisions, le Gouvernement ne manquera pas de consulter les chambres de commerce, de s'inspirer de l'avis des autorités locales pour faire en sorte que ces choix portent effectivement sur des hommes bien décidés à travailler ensemble de bon cœur et capables de mener à bien, ensemble, une œuvre qui devra, par définition, être commune.

Je précise, à propos de ces conseils d'administration, que nous envisageons de fixer la durée du mandat des administrateurs à six ans et que, bien entendu, ces conseils d'administration disposeront des moyens de travail nécessaires, du secrétariat général du port, des bureaux d'études, etc., puisque aussi bien l'article 13 montre qu'en matière budgétaire le conseil d'administration joue un rôle essentiel.

Ces quelques observations étant présentées d'une façon liminaire, nous allons, mesdames, messieurs, nous expliquer d'une manière plus complète à l'occasion des articles et je prie ceux ou celles à qui je n'aurais pas donné telle ou telle précision attendue, de bien vouloir me faire crédit jusqu'au moment où la discussion d'un amendement ou d'un article me donnera l'occasion de préciser ma pensée.

En conclusion et en guise d'observation sur l'ensemble du projet, qu'il me soit permis de rappeler, après Mlle Rapuzzi, que ce projet a été mûrement étudié et maintes fois amélioré et que, par conséquent, nous devons être attentifs à ne pas, dans une relative improvisation, en désorganiser le mécanisme très minutieusement préparé.

En second lieu, je voudrais souligner que l'intention profonde de ce projet n'est pas de chercher à donner des satisfactions verbales à tout le monde, mais d'accorder une certaine priorité ou des procédures particulières adaptées à quelques ports qui, ensemble, représentent d'ores et déjà 80 p. 100 de notre activité et qui sont en fait la chance principale, essentielle de notre pays dans la compétition internationale. Ce projet doit se garder d'une excessive dispersion des efforts s'il veut conduire en fait à l'efficacité.

Je souhaite donc que soit en demeurant pénétrés de ces nécessités, bien mises en évidence par vos rapporteurs, que nous abordions la discussion des articles et que tous nos choix soient dominés par cette préoccupation qui nous est commune, servir avant tout l'économie nationale, l'économie générale et donc, en fin de compte, les intérêts de toutes les localités et de toutes les professions. (*Applaudissements au centre gauche, au centre droit et à droite.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

[Article 1<sup>er</sup>.]

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup> :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Institution et attributions des ports maritimes autonomes.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Il est créé par décret en Conseil d'Etat, sous le nom de ports autonomes, dans les ports maritimes dont l'importance justifie l'application de ce régime des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière placés sous la tutelle du ministre des travaux publics et des transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

« Chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article 15 ci-après dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement et au moindre coût de revient pour la nation. »

Je voudrais tout de suite attirer l'attention du Sénat, notamment des auteurs d'amendements, sur la méthode de discussion que je propose d'utiliser.

Sur l'article 1<sup>er</sup>, en effet, je suis saisi des six amendements suivants : n° 22 présenté par le Gouvernement, n° 6 et 7 présentés par M. Brun, au nom de la commission des affaires économiques, n° 1 présenté par M. David, n° 23 présenté par M. René Dubois et n° 27 présenté par M. Dulin.

Je propose au Sénat de soumettre à une discussion commune les amendements n° 22 du Gouvernement et n° 6 et 7 de la commission des affaires économiques. En effet, par l'amendement n° 22 le Gouvernement propose une nouvelle rédaction pour l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup> et par les amendements n° 6 et 7 la commission propose une nouvelle rédaction respectivement pour le premier et le second alinéa du même article, soit en fait, pour l'ensemble de l'article.

Les amendements de MM. David, René Dubois et Dulin pouvant être considérés, la discussion le montrera, comme des sous-amendements, je propose de les réserver pour le moment.

Acceptez-vous cette procédure qui permettra de clarifier la discussion ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je l'accepte, monsieur le président.

**M. le président.** Je pense que l'Assemblée est d'accord ? (*Assentiment.*)

Dans ces conditions je vais donner lecture des trois amendements soumis à discussion commune :

Le premier, n° 22, est présenté par le Gouvernement. Il tend à rédiger comme suit l'article 1<sup>er</sup> :

« L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée à des organismes dénommés « ports autonomes » créés par décret en Conseil d'Etat.

« 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 des travaux publics et des transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

« Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement et au moindre coût de revient pour la nation, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article 15 ci-après. »

Le deuxième, n° 6, présenté par M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, tend à remplacer le premier alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

« L'administration d'un ou de plusieurs ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée, par décret en Conseil d'Etat, à un organisme dénommé « port autonome ».

« 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 des travaux publics et des transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat. »

Le troisième, n° 7, présenté par M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, tend à rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports réalisé en application des articles 1 et 2, ou de ports fusionnés en vertu de l'article 15 ci-après. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, l'amendement n° 22 du Gouvernement s'explique en fait par son désir de donner satisfaction à la commission des affaires économiques.

*A priori*, le Gouvernement pensait que la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale pour l'article 1<sup>er</sup> était très satisfaisante. Je souhaiterais infiniment pouvoir favoriser l'aboutissement des amendements présentés par M. Brun, au nom de la commission des affaires économiques. Mais je suis tout de même obligé de faire remarquer que leur adoption ne comporterait pas la reprise de trois notions essentielles que comportait le texte voté par l'Assemblée nationale. L'amendement gouvernemental a donc pour objet de réintroduire dans la nouvelle rédaction résultant des travaux de votre commission ces éléments qui n'y apparaissent plus.

En premier lieu, il paraît utile de bien préciser que les nouveaux organismes dénommés « ports autonomes » seront créés par décret en Conseil d'Etat. Il s'agit là de réparer une simple omission, mais encore fallait-il que ce fût fait.

En second lieu, il convient d'éviter toute confusion relative à la notion de groupement de ports. J'attire votre attention sur la nécessité, dès cet article 1<sup>er</sup>, de dissiper un malentendu. Il n'y a pas des ports groupés et des ports fusionnés. Un groupement est le résultat d'une fusion réalisée suivant la procédure de l'article 15. En application de la loi, le Gouvernement créera le plus rapidement possible six ports autonomes : Dunkerque, Rouen, le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille.

La création du port de Nantes-Saint-Nazaire sera possible en vertu de l'article 2 suivant lequel la circonscription d'un port peut englober des établissements ayant les mêmes accès maritimes.

Quant aux groupements de ports, qui pouvaient apparaître utiles dans l'avenir, en particulier par le rattachement aux six grands ports de ports plus petits — je réponds ainsi aux préoccupations exprimées par M. Abel-Durand — ils seront réalisés suivant la procédure de l'article 15. Les collectivités gestionnaires devraient avoir ainsi tous apaisements sur les risques de fusion réalisés contre leur gré. C'est pourquoi nous pensons aller dans le même sens que la commission en apportant cette précision dans la rédaction.

Enfin, le Gouvernement voudrait rappeler, à propos de cet article, la nécessité de gérer les établissements publics au moindre coût de revient pour la nation. Le rappel dans la loi de cette obligation ne serait peut-être pas inutile pour freiner les tentatives de vaine concurrence.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement a déposé l'amendement n° 22, qu'il vous demande d'adopter.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour soutenir les amendements n° 6 et 7.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission a examiné ce matin l'amendement n° 22 présenté par le Gouvernement. A la suite de cet examen, elle m'a chargé de retirer l'amendement n° 6 qu'elle a présenté et de maintenir l'amendement n° 7. Le Gouvernement a en quelque sorte repris notre texte ; mais nous ne pouvons pas accepter la notion du « moindre coût de revient pour la nation » qui figure dans le sien. La commission a estimé qu'inclure une telle formule dans le projet signifierait, en poussant le paradoxe, que le Gouvernement peut avoir intérêt à ne faire aucun investissement dans un port et que nos marchandises devraient passer par Anvers ou Rotterdam.

La commission a donc jugé qu'il ne fallait pas retenir l'expression « au moindre coût de revient pour la nation », compte tenu des investissements que nous avons à réaliser non seulement pour l'entretien et l'amélioration de nos installations mais pour rattraper le retard. Il est certain que si l'on veut faire face aux besoins, ces opérations ne se feront pas au « moindre coût de revient pour la nation ».

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je voudrais éviter toute confusion. Je crois d'ailleurs que mon précédent propos a apporté les précisions souhaitées. Par « moindre coût de revient pour la nation », nous ne voulons pas dire qu'il faut faire le minimum d'efforts ni, à la limite, aucun effort. Nous entendons qu'il n'en faut faire que de rentables. Le mot « nation » évoque en nous l'idée de comptes de la nation, de rentabilité économique.

Comme je l'ai dit expressément tout à l'heure, nous voudrions écarter la vaine concurrence qu'un port mal placé pour un certain trafic pourrait vouloir faire cependant à un autre port français, l'un et l'autre soutenus pour l'essentiel dans leurs dépenses par des crédits publics.

Voilà pourquoi je demande, cette précision étant apportée, si M. le rapporteur peut reconsidérer sa position.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Raymond Brun.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je rappelle que la commission a retiré l'amendement n° 6 et maintenu l'amendement n° 7.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je suis confus de reprendre la parole, mais j'attendais la réponse de la commission.

La commission ne pouvant pas, et je le regrette, envisager de reprendre cette formule, le Gouvernement n'en fait pas une affaire essentielle, tant la notion lui paraît évidente.

Bien que cette notion ne figure pas dans le texte, il est évident que l'application de celui-ci se fera avec le souci de ne pas faire supporter à l'Etat ou aux collectivités des dépenses inutiles et d'éviter qu'un port français ne fasse une concurrence vaine à un autre port français.

Le Gouvernement n'insistera donc pas sur ce point, puisque aussi bien il est d'accord sur le fond avec la commission. Mais il reste un problème de procédure. Il me semble que la méthode la plus claire, pour éviter que le texte ne soit fait de morceaux qui s'ajustent mal, serait que la commission voulût bien accepter que le Sénat vote sur l'amendement n° 22 du Gouvernement, par division s'il le faut. Cette méthode lui permettrait, s'il le désire, de suivre l'avis de sa commission en repoussant l'une des trois formules que le Gouvernement y avait introduites, mais en conservant les deux autres dans une rédaction qui obtient l'accord de la commission et du Gouvernement.

**M. le président.** Sous réserve des trois amendements de détail que j'ai annoncés tout à l'heure et qui sont considérés comme des sous-amendements.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est exact, monsieur le président.

**M. le président.** En effet, si je mets aux voix le texte tel qu'il est rédigé, je ne pourrai plus appeler les autres amendements. Commission et Gouvernement me semblent d'accord sur ce point.

Je vais donc inviter le Sénat à se prononcer sur la prise en considération de l'amendement n° 22 du Gouvernement, étant entendu que nous aborderons ensuite la discussion des amendements de MM. David, René Dubois et Dulin.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Si je comprends bien, nous en sommes au texte du Gouvernement, moins la formule « au moindre coût de revient pour la nation ».

Mais nous ne pouvons pas voter sur ce texte tant que les autres amendements n'auront pas été discutés.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Nous sommes d'accord.

**M. le président.** L'amendement n° 7 de la commission contient certaines précisions qui ne figurent pas dans l'amendement du Gouvernement. Il est en effet ainsi rédigé *in fine* : « ... a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports réalisé en application des articles 1<sup>er</sup> et 2, ou de ports fusionnés en vertu de l'article 15 ci-après ».

Vous avez ajouté les mots « en application des articles 1<sup>er</sup> et 2 ». Quelle importance y attachez-vous ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Pour clarifier le débat, la commission retire l'amendement n° 7 et se rallie au texte du Gouvernement, moins la formule « au moindre coût de revient pour la nation ».

**M. le président.** Ainsi les choses sont plus claires.

L'amendement n° 7 est donc retiré.

Je consulte le Sénat sur la prise en considération de l'amendement n° 22, les mots « au moindre coût de revient pour la nation » étant réservés.

(L'amendement est pris en considération.)

**M. le président.** Je vais maintenant appeler les amendements n° 1, 23 et 27.

Par amendement n° 1, MM. David, Bardol, Dutoit et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, au début du premier alinéa de cet article, après les mots : « Par décret en Conseil d'Etat », d'insérer les mots : « après enquête ».

La parole est à M. David.

**M. Léon David.** Un amendement identique avait été présenté à l'Assemblée nationale, mais il a été repoussé.

Quelles sont les raisons qui nous poussent à le reprendre ici ? Il y a d'abord une raison de principe, car le Gouvernement nous habitue à agir souvent trop seul sans s'entourer de garanties, notamment de garanties parlementaires. Il y a ensuite une raison d'efficacité. J'entends bien — on nous l'a indiqué il y a un instant — que des conversations ont eu lieu entre la direction des ports et le Gouvernement. Mais ces conversations au sommet ne s'entourent pas suffisamment des conseils avisés de techniciens, de membres des personnels, etc.

Il nous apparaît utile, pour de tels projets, que des enquêtes approfondies soient effectuées. Le seul argument opposé jusqu'à maintenant par le Gouvernement à l'adoption de cet amendement est le retard apporté à l'application de la loi. Il fallait y penser avant. Quoi qu'il en soit, je maintiens l'amendement malgré l'opposition gouvernementale certaine.

**M. le président.** Par amendement, n° 23, M. René Dubois propose, au début du premier alinéa de cet article, après les mots : « par décret en Conseil d'Etat », d'ajouter les mots : « après enquête ». (La suite sans changement.)

La parole est à M. Dubois.

**M. René Dubois.** L'amendement que j'ai déposé a le même caractère que celui de M. David, sans obéir peut-être aux mêmes motifs.

En fait, cet amendement reflète l'inquiétude de certains ports autonomes qui craignent de voir leur personnalité absorbée par l'application du texte en discussion.

Le but recherché est d'obtenir qu'un groupement de deux ou plusieurs ports en un seul port autonome soit précédé d'une enquête comme le prévoit l'article 15 du projet en discussion concernant la fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs ports autonomes ou non.

Cette enquête permettrait aux collectivités locales de faire connaître leur point de vue et d'obtenir la parité au sein du conseil d'administration du port autonome.

C'est ce qui m'a fait déposer cet amendement. Je dois pourtant reconnaître que certaines explications qui nous ont été données par M. le secrétaire d'Etat apaisent un peu les inquiétudes que nous pouvions avoir. Si donc vous confirmiez, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que vous avez dit à la tribune, je retirerais mon amendement.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** M. le sénateur Dubois a en effet parfaitement relevé que j'avais répondu par avance à la préoccupation qui l'avait incité à déposer cet amendement.

D'une part, j'affirme de nouveau dans quel esprit le Gouvernement aborde ce problème : comme je l'ai dit tout à l'heure, il n'a nullement la volonté de sacrifier, d'étouffer les ports secondaires au profit des six ports autonomes considérés. D'autre part, du point de vue des procédures, comme M. Dubois l'a remarqué, il y avait source de difficultés du fait de la confusion que je dénonçais tout à l'heure entre « ports groupés » et « ports fusionnés ». Les explications échangées entre la commission et le Gouvernement, et le fait que nous tombions d'accord sur un texte — celui de l'amendement n° 22, qui prévoit nécessairement la procédure de l'article 15, c'est-à-dire l'enquête — vous donnent, je crois, tous apaisements.

Je peux répéter mot pour mot ce que j'ai dit tout à l'heure : il s'agit précisément de faire en sorte que l'article 15 qui apporte aux collectivités gestionnaires tous apaisements sur les risques de fusions réalisées contre leur gré soit appliqué. Voilà, je crois, qui répond aux préoccupations de M. Dubois.

Celles de M. David sont différentes. M. David souhaiterait une enquête. Le Gouvernement répond que tous les orateurs ont démontré la nécessité et l'urgence d'un effort particulier pour six grands ports qui sont, je le disais tout à l'heure, nos meilleures armes dans la compétition internationale. Chacun comprend qu'une nouvelle enquête ne pourrait que différer l'application de la loi en suscitant des contestations, discussions, protestations qui, pour n'être parfois que de principe, n'en auraient pas moins la véhémence que chacun imagine aisément. D'ailleurs, une enquête a déjà été faite d'une façon très attentive, au cours même de l'élaboration de ce projet de loi, dont les rapporteurs ont rappelé tout à l'heure qu'il était depuis longtemps en chantier.

Enfin, M. David a dit : je suis surtout inquiet pour l'avenir et pour le principe, parce que le Gouvernement a tendance à ne pas assez associer le Parlement à ses décisions. Sur ce point, en tout cas, il ne saurait avoir d'inquiétude. Nous n'avons pas dissimulé — je les ai nommés tout à l'heure moi-même — quels étaient les six grands établissements maritimes qui allaient bénéficier immédiatement de cette loi.

Par conséquent, vous avez sur la désignation de ces six grands ports, la plus large enquête et le plus large débat qui puissent être, le débat parlementaire. Pour l'avenir, je vous donne très volontiers l'assurance que, par les mécanismes de l'article 15, il y aura toujours une enquête si d'autres ports doivent être rattachés à ceux qui existent. Il y aura aussi enquête s'il s'agit d'inclure dans le groupe des ports autonomes des ports nouveaux.

Voilà pourquoi il me semble qu'en l'occurrence l'amendement est inutile. Je demande à son auteur s'il le maintient et, dans l'affirmative, voilà les raisons pour lesquelles je serai amené à vous demander, dans le souci même de hâter l'application de la réforme, de ne pas retenir l'amendement.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur David ?

**M. Léon David.** Je le maintiens, monsieur le président.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Dubois ?

**M. René Dubois.** Je le retire, monsieur le président.

**M. Roger Lachèvre.** Je demande la parole contre l'amendement de M. David.

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

**M. Roger Lachèvre.** Je voterai contre l'amendement de M. David. Puisque celui-ci parle d'efficacité, je vais lui montrer le résultat direct de son amendement, s'il était adopté, en prenant l'exemple d'un des six ports considérés. On a parlé tout à l'heure de Saint-Nazaire où des travaux importants sont à la veille d'être engagés qui vont améliorer d'une façon considérable les accès et les conditions actuelles dans lesquelles s'opèrent les opérations maritimes. Si l'amendement de M. David était retenu, l'association Saint-Nazaire—Nantes perdrait du même coup le bénéfice des 80 p. 100 d'allocation de l'Etat qui lui sont ouverts par le projet que nous allons voter. Je suis persuadé que ce n'est pas cela que souhaite M. David, sur le plan pratique et sur le plan de l'efficacité.

**M. Léon David.** Je demande la parole.

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

**M. Léon David.** Si l'amendement était voté, je le regretterais profondément pour le cas particulier que vous avez évoqué ; mais si nous devons nous arrêter à chaque cas particulier — et ici, j'en reconnais l'importance — nous ne pourrions plus jamais soutenir notre point de vue. Je maintiens donc l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission a étudié ce problème. Elle constate que les enquêtes ont été faites depuis un an et demi et que nous avons toutes les garanties concernant les fusions, groupements ou créations de nouveaux ports autonomes ; elle estime donc qu'il est inutile, par des manœuvres dilatoires, de repousser l'application de ce projet de loi.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement de M. David, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Par amendement, n° 27, MM. Dulin, Grand et Verneuil proposent de supprimer les mots : « dont l'importance justifie l'application de ce régime ».

La parole est à M. Dulin.

**M. André Dulin.** Monsieur le président, mes chers collègues, la suppression des mots : « dont l'importance justifie l'adoption de ce régime » a pour objet d'éviter que les grands ports non dénommés dans l'article premier ne fassent partie d'un « club fermé ». Il serait souhaitable, au contraire, que d'autres ports moyens qui, par leurs qualités naturelles, peuvent justifier d'investissements comparables et d'une rentabilité meilleure que les grands ports actuellement prévus puissent bénéficier éventuellement du régime de l'autonomie.

Puisque M. le secrétaire d'Etat m'a provoqué tout à l'heure en parlant de La Pallice, je suis bien obligé de lui répondre...

**M. le président.** Par une vérité de La Pallice ! (Sourires.)

**M. André Dulin.** ...précisément par une vérité de La Pallice. En effet, dans un rapport sur les transports de la délégation de l'aménagement du territoire en date du 7 novembre 1963, il était indiqué : « Parmi les zones hautement privilégiées du point de vue des transports, il convient tout d'abord de placer les grands ports. L'évolution prévisible des échanges extérieurs, avec notamment les ressources croissantes de matières premières, renforce la vocation de ces derniers à acquérir un futur complexe d'industrie lourde établi autour des points d'importation de ces matières premières. Mais, pour les transports massifs et réguliers de matières premières, il faut envisager d'utiliser des navires spécialisés de dimensions de plus en plus grandes, avec de très grands tirants d'eau, de 13 à 15 mètres, pour des ports en lourd allant de 60.000 à 100.000 tonnes » — et M. le ministre des travaux publics a même déclaré à l'Assemblée nationale jusqu'à 200.000 tonnes.

« Toutes choses égales d'ailleurs, l'implantation des industries lourdes est préférable dans les ports qui disposent naturellement de grandes profondeurs et peuvent être aménagés en conséquence sans difficultés techniques et sans entraîner des dépenses prohibitives.

« Tel est le cas de trois grands ports cités en exemple, le Havre, dès maintenant accessible aux grands navires, Marseille, dont l'annexe de Lavéra est déjà devenue insuffisante pour les grands pétroliers, Dunkerque qui, après construction d'une nouvelle écluse, sera rendu accessible aux grands minéraliers. Par contre, les ports d'estuaire seront certainement gênés par l'absence de fonds suffisants pour accueillir les grands navires spécialisés, bien que les progrès de la technique permettent d'espérer l'approfondissement des accès à des conditions économiques acceptables.

Ces derniers ports sont donc relativement moins bien placés dans la localisation des très grands complexes industriels lourds. On remarquera que, dans l'Ouest, La Pallice dispose d'une excellente rade qui a seulement reçu jusqu'à maintenant des aménagements assez modestes. Des études sont précisément en cours pour choisir le futur grand port pétrolier de l'Ouest, ce qui ne manquera pas d'avoir des incidences importantes pour l'aménagement futur du territoire ». Ainsi s'exprimait le rapport de l'aménagement du territoire et, vous le constatez, le port de la Pallice, sans aucune dépense supplémentaire d'aucune sorte, peut recevoir dès à présent des bateaux de 100.000 tonnes ; à l'abri des îles, les bateaux peuvent rentrer et sortir à n'importe quel moment.

Je ne suis pas contre les avantages accordés aux grands ports dans la loi actuellement en discussion. Le but de mon amendement, c'est que s'il s'avérait nécessaire d'accorder le bénéfice de cette loi à d'autres ports moyens, sans aucuns frais

pour l'Etat, je pense qu'on pourrait le faire sans discuter une nouvelle loi. L'amendement que je vous propose a été déposé dans ce but.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je voudrais appeler l'attention du Sénat et de M. Dulin sur le fait qu'en supprimant dans l'article 1<sup>er</sup> les mots : « dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau », on aboutirait à l'extension de ce régime de l'autonomie à tous les ports de France. Ce serait, je crois, contraire à l'intention du Parlement comme à celle du Gouvernement. Ce serait certainement contraire à l'intérêt des ports, petits ou moyens, qui ne pourraient pas supporter les charges inhérentes au caractère d'établissement public que revêtiront les ports autonomes.

A la vérité, je comprends très bien ce que veut exprimer M. Dulin, à savoir une certaine inquiétude des ports moyens, des ports d'une certaine taille, mais qui n'ont pas encore atteint l'importance de ceux qui, en raison même du volume de leur trafic, ont été classés dans les six premiers. Je voudrais renouveler à son adresse l'assurance que j'ai donnée tout à l'heure, à savoir que le Gouvernement ne se désintéressera pas des autres ports, des ports moyens moins encore que de tous les autres.

Au reste, je crois que M. Dulin sait par expérience que le Gouvernement ne se désintéresse pas du port de La Pallice qui lui est cher...

**M. André Dulin.** C'est pourquoi il a donné le port pétrolier à Bordeaux !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** ...comme il l'est à l'Etat, puisque nous avons engagé les travaux d'extension du môle d'escale et d'enlèvement de l'épave du *Champlain*, pour un total de 42 millions de francs, dont 20.720.000 francs à la charge de l'Etat. Nous avons, par l'intermédiaire du fonds d'intervention de l'aménagement du territoire, le F. I. A. T., mis à la disposition de la chambre de commerce 8 millions de francs pour l'outillage du nouveau môle.

**M. André Dulin.** C'était prévu au IV<sup>e</sup> plan !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'était certainement prévu, et légitimement, mais je prie M. Dulin de voir dans ces inscriptions de crédits et dans cette exécution des engagements la preuve que le Gouvernement n'a pas le moins du monde l'intention de se désintéresser du port de La Pallice, ni des ports qui lui sont comparables.

Cela étant dit, je demande à M. Dulin s'il pourrait envisager de retirer un amendement qui va plus loin qu'il ne le croit et qui a des conséquences qui dépassent ce qu'il voulait exprimer. S'il maintenant un amendement qui étend à tous les ports le régime nouveau de l'autonomie et augmente par là sans aucun doute les charges de l'Etat, je serais obligé d'invoquer un certain article dont je préférerais ne pas parler.

**M. André Dulin.** Je demande la parole.

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

**M. André Dulin.** Je voudrais dire à M. le secrétaire d'Etat qu'il se serait rendu compte, s'il avait bien lu mon amendement, que je ne propose pas d'étendre immédiatement à tous les ports le projet de loi qui nous est soumis. J'ai employé le terme « éventuellement ». Cela figure très nettement dans l'exposé des motifs. Je dis en effet « qu'il serait souhaitable, au contraire, que d'autres ports moyens qui, par leurs qualités naturelles, peuvent justifier d'investissements comparables et d'une rentabilité meilleure que les grands ports actuellement prévus puissent bénéficier éventuellement du régime de l'autonomie ».

**M. Georges Portmann.** N'attaquez pas le port de Bordeaux ; nous recevons des tankers de 65.000 tonnes au Verdon.

**M. André Dulin.** Je n'ai pas attaqué le port de Bordeaux...

**M. Georges Portmann.** Vous l'avez fait tout à l'heure.

**M. André Dulin.** ...et j'avais même proposé à M. Chaban-Delmas, au moment où nous étions l'un et l'autre ministres, un accord aux termes duquel La Pallice aurait reçu les bateaux de fort tonnage et Bordeaux les bateaux de moyen tonnage, ce qui aurait évité des dépenses considérables. Je vous le dis très franchement en tant que président du conseil général de la Charente-Maritime, nous sommes prêts à accepter que La Pallice soit l'avant-port de Bordeaux et, par conséquent, nous allons très loin.

**M. le président.** C'est une discussion interportuaire et interdépartementale que vous reprenez en d'autres lieux. Le Sénat ne peut pas en être l'arbitre. (Sourires.)

**M. André Dulin.** Je sais qu'elle dépasse la portée de mon amendement, je sais aussi que M. le secrétaire d'Etat va

m'appliquer la sanction habituelle et, comme il m'a donné des assurances qui seront respectées, je l'espère, par le Gouvernement, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 27 est retiré.

**M. Henri Cornat.** Je demande la parole.

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

**M. Henri Cornat.** Je ne voudrais pas me mêler à ces discussions, mais je pourrais évoquer, moi aussi, le port de Cherbourg (*Protestations et sourires*) qui reçoit des bateaux de 85.000 tonnes sans difficulté et à toute heure.

Je voulais simplement demander l'assurance à M. le secrétaire d'Etat qu'en fonction même de l'évolution de certains ports leur classement pourra être examiné et que la liste n'est pas définitive.

**M. André Dulin.** Je n'ai jamais demandé autre chose.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je vous suis très reconnaissant de me donner l'occasion d'apporter cette réponse que je devais à M. Dulin et que j'avais omis de lui donner. En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, même dans le texte présent, tout naturellement lorsqu'un port atteindra un volume de trafic comparable à celui des six premiers ports classés, il pourra bénéficier à son tour de la formule de l'autonomie.

**M. Henri Cornat.** Monsieur le ministre, je ne crois pas que le critère du volume soit le seul à retenir.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** C'est un des critères.

**M. Henri Cornat.** Il y en a d'autres, comme l'intervention du port dans l'économie de la région, qui doivent être retenus.

**M. André Dulin.** Et la rentabilité ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est un ensemble des critères qui seront retenus, vous avez raison, et c'est pour aller plus vite que je ne les avais pas cités.

**M. le président.** Pratiquement, seul reste en discussion l'amendement n° 22 du Gouvernement...

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Non, monsieur le président.

**M. le président.** ... en ce qui concerne le fond du débat, puisque les amendements de M. Brun ont disparu, que celui de M. David a été repoussé et que ceux de M. René Dubois et de M. Dulin ont été retirés.

Dans cet amendement, la commission a demandé la suppression du membre de phrase « au moindre coût de revient pour la nation ».

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Le Gouvernement ne maintient pas ce membre de phrase, monsieur le président.

**M. le président.** Je l'ignore ! Il faut qu'il me le dise !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** J'ai indiqué que la disjonction pouvait permettre de prendre l'amendement n° 22, en toute hypothèse, comme base de discussion, mais le Gouvernement maintient sa position, car il lui paraît souhaitable, exprimant en cela une évidence, qu'on tienne compte du moindre prix de revient pour la nation et qu'on évite les concurrences vaines.

Si la commission semble considérer qu'il n'est pas utile de faire figurer ces mots dans le texte, le Gouvernement, tout en maintenant sa position, s'inclinera devant la décision du Sénat.

**M. le président.** En ce qui concerne la suppression de ce membre de phrase « et au moindre coût de revient pour la nation », dans le troisième alinéa de l'amendement n° 22, le Gouvernement s'en rapporte à la sagesse du Sénat.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de la commission tendant à la suppression de ces mots.

(*Cette proposition est adoptée.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 22 ainsi modifié.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Ce texte devient l'article 1<sup>er</sup>.

[Article 2.]

**M. le président.** « Art. 2. — Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription et dans les conditions définies ci-après, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens des dispositions du livre III du code des ports maritimes, du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

« Il peut être autorisé, dans le cadre de la réglementation en vigueur, à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

« La circonscription du port est déterminée par décret en Conseil d'Etat, après enquête, sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de l'industrie et du ministre des finances et des affaires économiques. La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes ».

A ma connaissance, les deux premiers alinéas de cet article ne sont pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ces textes sont adoptés.*)

**M. le président.** Par amendement n° 24, M. René Dubois propose, dans le 3<sup>e</sup> alinéa de cet article, entre les mots : « Elle peut » et le mot : « englober », d'insérer la disposition suivante : « sous réserve de l'application des dispositions de l'article 15 » (le reste sans changement).

La parole est à M. René Dubois.

**M. René Dubois.** Cet amendement a pour objet de demander que, lorsque deux ports relèvent des mêmes accès maritimes, l'individualité du port le moins important soit cependant conservée. C'est pourquoi le texte de cet amendement comporte la disposition : « sous réserve de l'application des dispositions de l'article 15 » par lesquels il faut entendre « après enquête ».

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Mesdames, messieurs, comme votre rapporteur l'a rappelé et comme le Gouvernement l'a expliqué, je crois, devant la commission, il est très important que la circonscription d'un port autonome puisse englober les ports desservis par le même accès maritime. C'est ce qui doit permettre, par l'application de l'article 1<sup>er</sup>, de constituer sans délai, par décret pris en Conseil d'Etat, des ports autonomes, comme Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille, devant englober plusieurs établissements ayant des accès communs.

Or, l'application à ces ports de la procédure qui résulterait de l'amendement de M. Dubois, c'est-à-dire de la fusion, entraînerait un retard considérable dans l'exécution de ces regroupements nécessaires.

Pour prendre un exemple, celui des ports de Nantes et de Saint-Nazaire qui, pris isolément, n'auraient pas assez d'importance pour justifier l'autonomie, il y a le plus grand intérêt à les associer le plus rapidement possible, puisque d'importants travaux doivent y être engagés au cours du V<sup>e</sup> plan et que l'application du texte dont nous discutons aura pour effet de porter la participation de l'Etat de 50 p. 100 à 80 p. 100.

Par cet exemple, je crois pouvoir démontrer à M. le sénateur Dubois qu'il n'atteint pas le but qu'il se proposait par le biais de son amendement, probablement rédigé avant l'amendement n° 22 du Gouvernement adopté à l'article 1<sup>er</sup> et qui a modifié la situation antérieure. Compte tenu de ces explications, je demande donc à M. le sénateur Dubois s'il peut envisager de retirer son amendement.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. René Dubois.** Après vos explications, monsieur le secrétaire d'Etat, qui atténuent les inquiétudes qui avaient motivé le dépôt de cet amendement, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 24 de M. Dubois est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le troisième alinéa dans le texte de l'Assemblée nationale.

(*Ce texte est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

[Article 3.]

**M. le président.** « Art. 3. — Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, au sens de l'article 27 du code des ports maritimes, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ces services ou concessions ainsi que, d'une manière générale, tous les éléments d'actif détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre des caisses de péages, des services organisés et des concessions.

« Dans les ports autonomes existants, le régime établi par la présente loi se substitue à la date fixée par le décret visé à l'article 2 ci-dessus, au régime d'autonomie antérieur dont les effets cessent de plein droit à la même date.

« Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

« Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles 4 à 7 ci-après, elles substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages, de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

« Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant à la date de la remise le caractère de domanialité publique le conservent.

« En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles le port autonome exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat ».

Par amendement n° 8, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose au premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « ... ainsi que, d'une manière générale, tous les éléments... » par les mots : « ... ou tous autres éléments... ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Cet article vise la dévolution des biens appartenant aux chambres de commerce et qui doivent être transférés aux ports autonomes. Votre commission vous propose simplement de changer de place les mots « ... ou tous autres éléments... » pour bien préciser que seuls les biens qui auront été acquis avec des péages ou des recettes provenant directement du port doivent être transférés gratuitement aux ports autonomes. Ainsi le texte est beaucoup plus précis et toutes les garanties existent concernant la dévolution de ces biens.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, pour la clarté du débat, voulez-vous relire la phrase qui résulterait de l'adoption de votre amendement ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** « Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, au sens de l'article 27 du code des ports maritimes, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnement nécessaires à la gestion de ces services ou concessions ou tous autres éléments d'actifs détenus... »

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 8 présenté par la commission et accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le premier alinéa de l'article 3 ainsi modifié.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Le reste de l'article 3 n'est pas contesté ? Je le mets aux voix.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'article 3 tel qu'il a été modifié.

(L'article 3 est adopté.)

[Article 4.]

**M. le président.** « Art. 4. — L'Etat supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer. Il supporte dans les mêmes conditions pour l'exécution de ces travaux, les dépenses relatives aux engins de dragage dont le régime de propriété et les conditions d'exploitation sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

« Le programme et le montant des dépenses de ces opérations sont arrêtés chaque année par le ministre des travaux publics et des transports et le ministre des finances et des affaires économiques sur la proposition du port autonome. »

Par amendement n° 9, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, et par amendement n° 20, Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances, proposent, au premier alinéa de cet article, après les mots : « ... la mer », d'insérer les mots : « ..., ainsi que les dépenses résultant, pour ces catégories d'ouvrages, des travaux rendus nécessaires par une insuffisance de leur entretien. »

Ces deux amendements identiques font l'objet d'une discussion commune.

La parole est M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Mes chers collègues, je défends naturellement les deux amendements.

Les dispositions de cet article concernent la prise en charge par l'Etat des frais d'entretien relatifs aux accès maritimes, aux ouvrages correspondants, aux digues de protection et aux engins de dragage utilisés pour le maintien des profondeurs.

Cette prise en charge par l'Etat ne constitue pas d'ailleurs une innovation, mais la commission des affaires économiques et du plan se félicite de cette nouvelle affirmation du Gouvernement de respecter la législation en vigueur, figurant au premier alinéa. Cependant, elle craint que, je ne dis pas comme dans le passé, mais comme cela a pu arriver, les crédits accordés ne soient pas toujours au niveau des besoins et que cette insuffisance n'entraîne des travaux de restauration ou de modernisation qui ne sont remboursés qu'à concurrence de 80 p. 100 au titre de l'article 5 ci-après.

Elle vous propose donc, comme l'avait fait la commission des finances de l'Assemblée nationale, de compléter la première phrase du premier alinéa par les mots : « ... ainsi que les dépenses résultant, pour ces catégories d'ouvrages, des travaux rendus nécessaires par une insuffisance de leur entretien ».

Je me répète, pour le cas où je n'aurais pas été très clair. Il s'agit de travaux qui devraient être pris en charge entièrement par l'Etat. Dans la mesure où cet entretien serait insuffisant parce que le Gouvernement ne dispose pas des crédits nécessaires, il s'agit alors de travaux de restauration ou de modernisation provoqués par un sous-entretien, entrant dans le cadre de l'article 5 et pouvant être subventionnés. Les ports doivent financer en partie ces travaux. Autrement dit, les ports risquent, en fonction de l'impécuniosité de l'Etat, du sous-entretien, d'être dans l'obligation de participer à des travaux qui normalement doivent être entièrement financés par l'Etat. Dans la mesure où ils n'ont pas été réalisés et où la dépense résulte pour ces catégories d'ouvrages de travaux rendus nécessaires par une insuffisance d'entretien, il ne saurait être question d'invoquer l'article 40. On demande simplement au Gouvernement de faire face entièrement aux travaux d'entretien qui sont devenus des travaux d'entretien différé.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est obligé de faire observer que cet amendement risque de provoquer une de ces difficultés d'interprétation que j'évoquais tout à l'heure à la fin de la discussion générale, en souhaitant que nous sachions nous en garder pour rendre le texte efficace et lui conserver son caractère de convention très claire.

En effet, à chaque renouvellement d'infrastructure, le port autonome pourrait être tenté de prétendre que la vétusté de l'infrastructure est une vétusté prématurée due à un défaut d'entretien. Or, il semble à tous les techniciens très difficile d'apprécier avec précision s'il y a insuffisance d'entretien ou vétusté normale, d'où la possibilité de contestation qui, par ailleurs, me paraît bien inutile car je ne crois pas que le texte puisse changer quelque chose à la réalité.

Je comprends bien la préoccupation du rapporteur et des commissions intéressées qui redoutent que les crédits ne soient pas suffisants. Je leur répondrai que le ministre des travaux publics a déclaré devant l'Assemblée nationale qu'il considérait comme prioritaire la nécessité de maintenir les ouvrages publics, en particulier les ouvrages de ports maritimes en bon état d'entretien. Rien ne nous permet, en l'état actuel des choses, de penser qu'il n'obtiendra pas les crédits nécessaires. Mais si, par malheur et par une hypothèse que je ne veux pas retenir, le ministre des travaux publics ne pouvait pas obtenir les crédits qu'il désire, il ne lui serait pas plus facile d'obtenir les mêmes crédits pour effectuer des travaux « rendus nécessaires par une insuffisance d'entretien ».

La modification de rédaction se justifie si l'on redoute une insuffisance de crédits, mais elle ne rendra pas plus automatique l'attribution des crédits nécessaires au ministère des travaux publics. Par contre, elle risque d'ouvrir des discussions compliquant l'application d'une loi que nous voulons simple et

efficace. C'est pourquoi je me permets de demander à M. le rapporteur si, cette fois encore, la discussion ayant peut-être éclairé mieux nos points de vue respectifs et par conséquent le texte, il pourrait envisager de renoncer à cet amendement.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je voudrais donner deux exemples. L'entretien des ouvrages de défense contre la mer incombe à l'Etat. En raison de crédits insuffisants, supposons que l'entretien d'un tel ouvrage ne soit pas fait. Cet ouvrage est démolé en grande partie. Dans quel cadre de travaux sa restauration va-t-elle être entreprise ? Sera-ce dans les travaux d'entretien financés à 100 p. 100 par l'Etat ou dans les travaux de restauration et de modernisation financés à 80 p. 100 par l'Etat et à 20 p. 100 par le port ?

Un chenal d'accès de 10 mètres de profondeur ne recevra pas, pour une quelconque raison, les travaux d'entretien nécessaires. Les fonds arrivent à 9 mètres. Il faut approfondir. Cet approfondissement, est-ce un travail d'entretien financé entièrement par l'Etat ou est-ce un travail de restauration ou de modernisation qui est pris en charge partiellement par le port ?

Voilà le sens de mon amendement. Dans la mesure où les travaux qui doivent être normalement financés par l'Etat, les travaux d'entretien, ne le sont pas, il y a lieu de réaliser des travaux d'entretien différés qui sont pris en charge par l'Etat et je ne voudrais pas qu'on puisse dire ici qu'il s'agit de travaux de modernisation et de restauration. Donc, pour les travaux qui n'ont pas été faits à temps, l'Etat doit prendre la responsabilité de les réaliser par la suite à ses frais et d'assurer entièrement l'entretien. C'est pourquoi la commission maintient son amendement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je fais simplement observer que l'on pourra se demander, dans le cas présenté par M. Brun, comment on distinguera ce qui résulterait d'une tempête exceptionnelle ou tout simplement d'un ensablement normal. Nous entrons dans un domaine où, je le crois et je le répète, la nouvelle rédaction, sans apporter la moindre garantie supplémentaire quant au volume des crédits, compliquera l'application de la loi ; je maintiens, par conséquent, la position du Gouvernement en souhaitant que les amendements ne soient pas retenus.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur les amendements n° 9 et 20 ?...

Je les mets aux voix.

(Ces amendements sont adoptés.)

**M. le président.** Le premier alinéa de l'article 4 est donc ainsi complété.

Le deuxième alinéa de cet article ne semble pas contesté.

Je le mets aux voix.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

#### [Article 5.]

**M. le président.** « Art. 5. — L'Etat participe dans la proportion de 80 p. 100 aux dépenses résultant des opérations de creusement des bassins, de création et d'extension des chenaux d'accès maritimes, des plans d'eau des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, des écluses d'accès ainsi que de renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

« Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou seront contractés pour les travaux en cause engagés antérieurement à la création du port autonome et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 p. 100. »

Par amendement n° 10 rectifié, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit cet article :

« L'Etat participe dans la proportion de 80 p. 100 aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes :

« Creusement des bassins ;  
« Création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;

« Construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

« Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause, et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 p. 100, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La modification proposée n'exige pas tellement d'observations. Je voudrais seulement attirer votre attention sur un point. L'article en son début parle d'une participation de l'Etat dans une proportion de 80 p. 100 aux dépenses résultant de certaines opérations de modernisation : creusement des bassins, création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports, construction d'ouvrages, etc. Il y a lieu d'ajouter, après le mot « construction », les mots « et extension ».

A ce propos, je remercie les collaborateurs du ministre des travaux publics qui nous ont fait remarquer que ce mot « extension » était ici indispensable. Nous suivons leur avis en proposant cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, cette question appelle quelques explications détaillées. En effet, le texte de l'amendement ne permet pas de résoudre les problèmes parfois assez subtils qui sont posés à propos du remboursement des annuités d'emprunt. Les dispositions envisagées par le Gouvernement — il faut le rappeler — sont les suivantes :

Les travaux d'infrastructures engagés antérieurement à la création du port autonome ont fait l'objet d'engagements de dépenses des collectivités portuaires : chambres de commerce ou ports autonomes actuels. Ces travaux continueront, par conséquent, à être financés suivant le même régime, c'est-à-dire 50 p. 100 de fonds de concours par les nouveaux ports autonomes qui se substitueront aux anciennes collectivités dans leurs droits et obligations.

Pour satisfaire ces obligations, en sus des emprunts déjà contractés par les anciennes collectivités, le port autonome pourra être amené à contracter des emprunts. Pour ces derniers comme pour ceux qui étaient contractés jusqu'alors par les anciennes collectivités, l'Etat s'engage, lorsqu'il s'agit d'infrastructures de base, à rembourser aux ports autonomes 60 p. 100 des annuités. Ainsi la part des collectivités se trouvera réduite à 20 p. 100 des dépenses.

Pour les travaux d'infrastructure qui seront engagés postérieurement à la création du port autonome, c'est le nouveau régime de financement qui entrera directement en vigueur. Le port autonome ne paiera plus, s'il s'agit d'infrastructures de base, que 20 p. 100 des dépenses ; mais, bien entendu, pour les nouveaux emprunts correspondant à ces travaux engagés postérieurement à la création du port autonome, il ne peut être question de remboursement par l'Etat. La part de financement des collectivités ne saurait descendre au-dessous de 20 p. 100.

Or, la rédaction de l'amendement laisse planer un certain doute à ce sujet. Il me paraît indispensable pour la clarté du texte que nous distinguions bien, comme je viens de le faire, les travaux engagés avant la création de l'autonomie et ceux qui ont été engagés après.

Pour ceux qui ont été engagés avant et pour ceux-là seulement, le remboursement de 60 p. 100 des annuités d'emprunt sera assuré par l'Etat, que les emprunts aient été contractés avant ou après l'autonomie. C'est la date d'engagement qui constitue le critère.

Par conséquent, si l'intention de M. le rapporteur est simplement un souci d'amélioration rédactionnelle du texte, je suis persuadé qu'il comprendra qu'il soit difficile d'accepter cette nouvelle rédaction qui risque de créer une ambiguïté. Dans le cas contraire, je serais obligé de reconnaître qu'il y aurait alors, à la base de l'amendement, le désir de faire participer l'Etat à plus de 80 p. 100 des dépenses d'infrastructure de base et qu'il y aurait, par conséquent, création de dépenses nouvelles.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je suis un peu pris au dépourvu, car je ne pensais vraiment pas que M. le secrétaire d'Etat ferait des observations concernant ce dernier alinéa de l'article 5.

Cet alinéa dit en effet ceci : « Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause, et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, ... »

Nous faisons donc référence à l'article 3. Or, ce dernier établit la dévolution des biens et la dévolution des charges. Il ne peut donc pas s'agir que l'Etat prenne encore 60 p. 100 des emprunts qui seront contractés dans cinq ans ou dix ans par le port, lorsque le port sera déjà subventionné à 80 p. 100.

Mais la question ne se pose pas. Il est bien certain que, pour les emprunts passés ou même ceux qui ne sont pas encore contractés, les travaux n'étant pas décidés, pour arriver à un financement réduit de 20 p. 100, l'Etat prend en charge 60 p. 100. Autrement dit, on entre déjà dans le régime général de la participation à 20 p. 100 du port pour les travaux énumérés à l'article 1<sup>er</sup>, mais le rappel de l'article 3 suffit à lui seul pour bien montrer que nul ne pourrait laisser croire avec cette rédaction que le port pourrait éternellement bénéficier de 60 p. 100 d'amortissement sur les emprunts qui viendront à être contractés lorsque ce port sera autonome, pour de nouveaux travaux.

Je m'excuse donc, monsieur le secrétaire d'Etat, mais, je le répète, ce rappel de l'article 3 suffit. C'est pourquoi je maintiens l'amendement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je crois que le fondement du malentendu apparaît. Je signalais tout à l'heure que le critère était, à nos yeux, la date d'engagement des travaux et non pas celle à laquelle l'emprunt était contracté. Par conséquent, pour des travaux engagés avant que le port soit devenu port autonome, mais pour lesquels le port autonome, se substituant à l'ancienne collectivité responsable, serait amené à contracter des emprunts après la transformation de son régime, notre texte vise ce cas alors que le texte défendu par M. le rapporteur, prenant pour critère la date où l'emprunt est contracté, interdirait que notre texte soit applicable aux emprunts qui seraient contractés à l'avenir par les nouveaux ports autonomes pour financer des travaux engagés sous l'ancien régime.

Je propose à M. le rapporteur un compromis au terme duquel je lui accorderais le premier alinéa de l'article 5 dans la rédaction qu'il propose et lui demanderais de bien vouloir reconsidérer le deuxième alinéa pour la raison que je viens de dire.

Si ce n'était cette différence de forme, je me rallierais de grand cœur au texte de la commission ; mais la différence touche au fond : dans le texte du Gouvernement il est question de la date des travaux et dans celui du rapporteur de la date de l'emprunt. Voilà la raison pour laquelle je me permets de renouveler la proposition de cet accord à l'amiable à M. le rapporteur, sinon je demanderai un vote par division.

**M. le président.** Que répond la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission répond que si sa rédaction du deuxième alinéa n'est pas parfaite elle est tout de même moins obscure que celle du Gouvernement. Alors, je crois que nous pouvons aller tout de suite au vote par division.

J'ajoute ceci : je souhaite qu'au cours de la deuxième lecture nous aboutissions pour ce deuxième alinéa à un texte meilleur que le texte actuel. Je demande donc au Sénat d'adopter ce dernier alinéa et je répète qu'il faut lui apporter des améliorations si quelques doutes subsistent en ce qui concerne la prise en charge des travaux ou d'une partie des emprunts.

**M. le président.** La demande de vote par division de l'amendement n° 10 rectifié est-elle maintenue ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Le vote par division demandé par le Gouvernement et par la commission est de droit.

Si personne ne demande la parole, je mets aux voix le premier alinéa.

(Le premier alinéa est adopté.)

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le deuxième alinéa de cet amendement.

Personne ne demande la parole ?...

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je la demande, monsieur le président.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je rappelle, pour la clarté du vote, que le Gouvernement, en accord avec la commission et sans que cela empêche de futures prises de contact entre elle et nous, pour creuser davantage les problèmes que nous avons exposés devant le Sénat, ne demande pas le vote de ce deuxième alinéa.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je persiste à demander au Sénat le vote de l'amendement dans son entier, de façon qu'à la faveur d'une seconde lecture soit amélioré le deuxième alinéa de ce texte.

**M. le président.** C'est ce que j'avais compris.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** J'insiste de nouveau sur le fait que prendre pour critère la date de l'emprunt et non pas l'engagement de travaux offre mille inconvénients. La différence est grosse de conséquences, notamment sur le plan budgétaire, les lois de finances concernant des crédits d'engagement qu'il faudrait reconsidérer par la suite si nous adoptions le nouveau système préconisé par la commission ; cela d'ailleurs n'est que l'une des difficultés d'application que je verrais à ce texte.

Je répète que ce n'est pas une question de principe. Je n'ai aucune raison de préférer cette rédaction à une autre, encore que celle du Gouvernement apparaisse claire. Je dis qu'il y a dans le texte du rapporteur des sources de difficultés dans l'application. Je crois que ce n'est pas ce que nous devons rechercher. Le Gouvernement s'oppose donc à ce deuxième alinéa de l'amendement.

**M. Geoffroy de Montalembert.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. de Montalembert.

**M. Geoffroy de Montalembert.** Monsieur le président, ne serait-il pas plus simple de réserver ce texte pour la fin du débat, à moins que le Gouvernement et la commission ne se mettent d'accord pour nous soumettre un texte dès maintenant. (*Exclamations.*)

**M. le président.** Je me demande si cela est raisonnable pour un texte qui est assez difficile à mettre au point.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le deuxième alinéa de l'amendement n° 10 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** L'amendement qui vient d'être adopté devient donc le texte de l'article 5.

[Article 6.]

**M. le président.** « Art. 6. — La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.

« La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome. »

Par amendement n° 11, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Cet article n'est pas à sa place dans le texte. Le Gouvernement est d'accord certainement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est d'accord avec la commission.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** L'article 6 est donc supprimé.

[Article 7.]

**M. le président.** « Art. 7. — Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et engins de radoub autres que ceux visés aux articles 5 et 6 précédents sont couvertes dans la proportion de 60 p. 100 par des participations de l'Etat. Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou qui seront contractés pour les travaux en cause, engagés antérieurement à la création du port autonome et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui seront remboursées dans la proportion de 20 p. 100. »

Par amendement n° 12, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de remplacer les mots : « aux articles 5 et 6 précédents » par les mots : « à l'article 5 précédent » (le reste sans changement).

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement. (L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 13, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit la deuxième phrase de cet article :

« Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 20 p. 100, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Monsieur le président, c'est exactement le même problème que celui qui s'est posé à l'article 5. Notre rédaction n'est pas parfaite : je demande quand même au Sénat d'adopter cet article, avec l'espoir et le vœu que la rédaction soit améliorée au cours de la navette par des contacts avec le ministère.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est effectivement le même cas que pour l'article 5 et le Gouvernement se résigne à cette procédure.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole sur l'ensemble de l'article 7, ainsi modifié ?...

(L'article 7 est adopté.)

[Article 7 A nouveau.]

**M. le président.** Par amendement n° 14 M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose, après l'article 7, d'insérer un article additionnel 7 A nouveau ainsi rédigé :

« La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.

« La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Nous reprenons ici les dispositions qui figuraient à l'ancien article 6.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 14 de la commission, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Ce texte devient donc l'article additionnel 7 A.

[Article 7 bis.]

**M. le président.** « Art. 7 bis. — Les participations de l'Etat visées aux articles 4 à 7 précédents sont égales à la fraction des dépenses réelles qui est à sa charge, augmentée de la part correspondante des frais généraux du port autonome. » — (Adopté.)

[Après l'article 7 bis.]

**M. le président.** Par amendement n° 15 rectifié, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose, après l'article 7 bis, d'insérer un article additionnel 7 ter nouveau ainsi rédigé :

« Nonobstant les dispositions précédentes, l'Etat pourra accorder, en cas de situations exceptionnelles dues à une calamité publique, un concours supplémentaire aux ports autonomes en cause. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Mes chers collègues, votre commission nous propose de reprendre ici un amendement qui avait été présenté à l'Assemblée nationale par la commission de la production et des échanges.

Au sujet de cette possibilité pour l'Etat d'accorder un concours supplémentaire en cas de situation exceptionnelle, M. le ministre des travaux publics nous a indiqué que les situations envisagées entraient dans le cadre des calamités publiques justiciables de

dispositions législatives particulières. Il nous a été également indiqué que l'expression « situations exceptionnelles » pouvait, si j'ose m'exprimer ainsi, devenir courante et que tous les ports se jugeant en situation exceptionnelle pouvaient demander à bénéficier de concours non moins exceptionnels. C'est la raison pour laquelle la commission a présenté l'amendement.

On nous a dit : Oui, mais dans ce cas la calamité publique est du ressort d'une loi. Je réponds alors : Je ne pense pas que si la digue d'un port s'effondre, par exemple, en raison d'une tempête, on puisse considérer cela comme une calamité publique ou que tout au moins on pense à déposer un projet de loi devant le Parlement pour que des mesures exceptionnelles soient prises.

C'est la raison pour laquelle cet article additionnel 7 ter (nouveau) a sa place ici. S'il y a une loi, tant mieux ; mais la rédaction de cet article prévoit que l'Etat pourra — ce n'est pas une obligation — accorder un concours supplémentaire ; toutefois, cet article ne mentionne pas par quels moyens. Ce moyen peut être justement un texte législatif.

Par conséquent, mon amendement n'est nullement en contradiction avec les déclarations de M. le secrétaire d'Etat, compte tenu du fait que la commission a précisé quand même ces conditions exceptionnelles en ajoutant « due à une calamité publique ».

Je demande donc au Sénat de voter l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, comme chacun l'a certainement remarqué, il y a dans ce texte un mot surprenant, c'est le mot « pourra ». Dès lors, qu'il laisse à l'appréciation du Gouvernement l'intervention, on aperçoit moins bien la nécessité d'introduire cette phrase nouvelle dans le texte si ce n'est pour susciter, pour ne pas dire favoriser, ou provoquer les demandes et les discussions et, par conséquent, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, des complications dans l'application du texte.

Au surplus, si je devais me placer — je crois cet argument suffisant et je suis convaincu que le rapporteur voudra bien s'y rendre — si je devais me placer sur le terrain juridique, je dirais : ou bien j'interprète le texte comme une proposition de résolution, comme telle condamnée par le Conseil constitutionnel en application de la Constitution, ou bien, malgré la formule, cette phrase est susceptible d'avoir un effet et elle ne peut qu'inciter à engager des dépenses publiques supplémentaires et alors je devrais invoquer l'article 40.

Je veux surtout dire qu'il est infiniment difficile de distinguer l'exceptionnel. Comme on a coutume, en France, d'affirmer qu'il n'y a rien qui dure comme le provisoire, je dirai qu'il n'y a rien de commun comme l'exceptionnel lorsqu'il s'agit d'obtenir une indemnité particulière ou un droit spécial. Tous les administrateurs pleins d'expérience qui siègent dans cette assemblée me comprennent. Je n'ai pas besoin d'insister.

De toute manière, le droit commun en matière de calamités et de faits vraiment exceptionnels demeurerait par ailleurs applicable. Je demande simplement qu'on n'introduise pas dans notre texte des mots qui risquent peut-être de n'avoir d'autre effet que de compliquer la gestion.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Dans ces conditions, monsieur le président, la commission retire son amendement.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Par amendement n° 16 rectifié, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose, après l'article 7 bis, d'insérer un article additionnel 7 quater nouveau, ainsi rédigé :

« Les ports secondaires, non visés par la présente loi, feront l'objet d'un programme de travaux de modernisation inscrit au V° Plan et aux plans suivants, afin de leur permettre de jouer pleinement leur rôle et de répondre au développement du trafic maritime national et aux besoins régionaux. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement adopté par la commission sur proposition de M. David.

Les dispositions de cet article ont pour objet de réserver des dotations budgétaires aux ports non autonomes car nous redoutons — ces craintes ont été exposées tout à l'heure à la tribune — que, puisque les ports devenant autonomes vont coûter plus cher, ceux qui ne bénéficieront pas de ce statut se verront peut-être allouer moins de crédits.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je veux d'abord répondre au fond, car je vois bien, là encore, une manifestation de l'inquiétude pour les ports qui ne figurent pas parmi les six ports autonomes.

Je répète ce que j'ai dit déjà à plusieurs reprises au cours de ce débat, à savoir que l'Etat n'a nullement l'intention d'abandonner les ports secondaires et qu'il continuera à apprécier l'effort nécessaire dans chaque cas en fonction des besoins et de

la rentabilité pour l'économie nationale. Aussi bien d'ailleurs, au cours des dix dernières années, d'importants travaux d'investissement ont-ils été réalisés dans tous nos ports secondaires. J'ai déjà eu l'occasion, au cours du débat, de citer des cas précis que les spécialistes qui sont ici connaissent parfaitement. Cela me paraît pouvoir rassurer la commission.

Mais je suis obligé d'attirer votre attention sur le dilemme devant lequel elle me place là encore.

En effet, si j'en viens maintenant à la manière dont s'est exprimée l'inquiétude que j'ai évoquée, l'amendement nous reproche de n'avoir pas inscrit dans une loi concernant les six grands ports autonomes des dispositions s'appliquant aux autres ports. Je vais une fois de plus citer un port qui est cher à M. le sénateur Dulin, en disant que M. de La Palice eût trouvé normal que dans un texte concernant les six ports autonomes ne figurent pas de dispositions concernant les autres ports.

En second lieu, ces dispositions risquent d'apparaître comme une sorte de vœu ou de proposition de résolution. En ce cas, je serais obligé d'invoquer les articles 34 et 41 de la Constitution. Dans ces conditions, M. le rapporteur ne pourrait-il pas envisager de retirer son amendement ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** L'auteur de l'amendement est ici. Peut-être pourrions-nous l'entendre

**M. le président.** C'est la commission qui présente un amendement. Ce n'est pas M. David.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Monsieur le président, j'ai présenté un amendement au nom de la commission et on me demande de le retirer. Or l'auteur de cet amendement est M. David. Je pensais qu'il serait peut-être bon de l'entendre.

**M. le président.** Réglementairement, je ne connais qu'un amendement, celui de la commission. Il n'y a plus d'amendement David, ce qui n'empêche pas ce dernier de parler comme sénateur. Mais c'est le rapporteur de la commission qui est maintenant responsable de l'amendement.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Le rapporteur attend la fin de la discussion pour statuer sur la position qu'il prendra.

**M. Lucien Bernier.** Je demande la parole.

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

**M. Lucien Bernier.** Je voudrais simplement demander un renseignement : les ports secondaires des départements d'outre-mer seraient-ils visés éventuellement en la circonstance ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Tout ce que j'ai dit des ports secondaires de la métropole s'applique aux ports secondaires des départements d'outre-mer.

**M. Léon David.** Je demande la parole.

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

**M. Léon David.** Monsieur le président, je comprends que le texte de l'amendement puisse laisser supposer qu'il y a une mauvaise interprétation de l'article, mais pour éviter que le Gouvernement ne dise que les mots « non visés par la présente loi », font double emploi, je propose par sous-amendement de les supprimer.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je remercie M. David de son intention de nous sortir de l'impasse. Mais le sous-amendement qu'il vient de déposer n'atteint pas ce but. En effet, il avait écrit, dans le texte de son amendement : « Les ports secondaires, non visés par la présente loi, feront l'objet d'un programme de travaux... ». En fait, il s'agissait d'une redondance. En supprimant les mots : « non visés par la présente loi », il continue à traiter des « ports secondaires » et ainsi, dans un texte visant les ports autonomes, il introduit des dispositions ne les concernant pas.

D'ailleurs, ce texte stipule que les ports secondaires « feront l'objet d'un programme de travaux de modernisation inscrit au V<sup>e</sup> plan et aux plans suivants, afin de leur permettre... » ; ou bien il s'agit d'un simple vœu et donc, en fait, d'une proposition de résolution qui, comme je le disais tout à l'heure, est irrecevable, ou bien il s'agit de l'introduction, dans un texte relatif aux grands ports autonomes, de dispositions qui concernent expressément les ports secondaires que ne vise pas ce texte de loi. Par conséquent, je suis obligé, monsieur le président, d'invoquer à la fois les articles 34 et 41 de la Constitution.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** L'amendement est maintenu, mais, à présent, la discussion n'est plus possible.

**M. le président.** C'est à moi de me prononcer sur ce point et non pas à vous. Je vous ai demandé si l'amendement était maintenu pour savoir si j'avais à me prononcer sur la question d'irrecevabilité, ce que je vais faire maintenant.

Je dois informer le Sénat que le Gouvernement, dans un souci de courtoisie et aussi d'efficacité, avait, ce matin, saisi la présidence de l'objection qu'il allait présenter en séance, à savoir la non-recevabilité de cet amendement en vertu des articles 34 et 41 de la Constitution. J'ai donc étudié le problème posé par l'exception d'irrecevabilité soulevée par le Gouvernement en vertu de l'article 41 de la Constitution à l'encontre de l'amendement n° 16, par lequel la commission propose d'insérer dans le projet de loi en discussion un article additionnel 7 quater.

Le Gouvernement considère donc que les dispositions de cet article additionnel ne relèvent pas du domaine de la loi tel qu'il est défini par l'article 34 de la Constitution.

Je dois constater d'abord que, dans sa forme, l'amendement ne tend ni « à fixer des règles » ni à « déterminer des principes fondamentaux » dans l'un des domaines énumérés par les second, troisième et quatrième paragraphes de l'article 34 de la Constitution.

Le sixième paragraphe de cet article dispose que « des lois de programme déterminent les objectifs de l'action économique et sociale de l'Etat ». Mais le projet en discussion ne constitue pas un projet de loi de programme au sens de l'article 34 de la Constitution et de l'article premier de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances. Il relève, en effet, du troisième paragraphe de l'article 34, aux termes duquel « la loi fixe... les règles concernant... la création de catégories d'établissements publics ». Je dois constater au surplus que la rédaction donnée à l'amendement ne correspond pas à proprement parler à la « détermination d'objectifs de l'action économique et sociale de l'Etat ».

Enfin, le texte proposé tend à déterminer à l'avance le contenu de futurs projets de loi dont l'initiative, aux termes de l'article 39 de la Constitution, « appartient au Premier ministre ».

Pour toutes ces raisons, il apparaît que l'amendement ne concerne pas le domaine de la loi tel qu'il est défini par l'article 34 de la Constitution, et le président du Sénat ne peut que confirmer l'exception d'irrecevabilité invoquée par le Gouvernement en vertu de l'article 41.

L'amendement n'est donc pas recevable.

Par amendement n° 26, MM. Dulin, Grand et Verneuil proposent, après l'article 7 bis, d'insérer un article additionnel 7 quinquies nouveau ainsi rédigé :

« La participation de l'Etat aux dépenses d'investissements intéressant ou concernant les ports secondaires, sera maintenue au niveau actuel en volume et en pourcentage sans pouvoir être inférieure à 50 p. 100. »

La parole est à M. Dulin.

**M. André Dulin.** Monsieur le président, mes chers collègues, la loi du 11 frimaire, an VII, n'a jamais été modifiée et l'Etat devait prendre à sa charge la totalité des dépenses d'investissement portuaires. En fait l'usage s'est instauré d'une participation réduite allant de 50 à 33 p. 100, ce dernier taux n'ayant en fait été fixé que depuis quelques années seulement.

Craignant que l'effort financier supplémentaire consenti pour l'application de la présente loi ne vienne peser sur la dotation des ports secondaires tant en volume de travaux qu'en crédits, il serait normal de voir ce taux maintenu à 50 p. 100 pour la participation de l'Etat.

J'ajoute qu'il y a deux ou trois ans la participation de l'Etat était de 50 p. 100 et qu'elle est passée à 33 p. 100 sans qu'on sache pour quelle raison. J'insiste donc pour que la participation de l'Etat pour les investissements portuaires soit de nouveau de 50 p. 100.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission n'a pas étudié cet amendement. Je tiens tout de même à faire observer que la loi dont il a été fait état ne traite pas de la totalité des investissements portuaires, mais seulement de certains travaux. C'est une observation personnelle. La commission n'a pas été saisie de cet amendement et ne peut, par conséquent, donner un avis.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je puis tout de suite compléter ce que vient de dire très opportunément M. le rapporteur. La loi du 11 frimaire an VII, sous la rubrique « Recettes et dépenses générales », stipule : « Art. 2. — Ces dépenses générales sont celles de la dette publique... des frais

de justice, de la confection, entretien et réparation des grandes routes, de la navigation intérieure et de l'entretien et réparation des ports, des primes d'encouragement à l'agriculture, etc. »

Je veux faire observer que l'article 40 me paraît applicable de toute évidence en ce cas. L'amendement proposé entraînera une aggravation des charges publiques puisque toutes les lois de finances récentes ont comporté pour certains ports des participations aux investissements inférieures aux 50 p. 100 qui seraient alors imposés.

Comme je viens de le rappeler, la loi du 11 Frimaire an VII ne vise que les dépenses d'entretien, de réparation des ports et non les investissements neufs. Il y a donc bien aggravation des charges de l'Etat. C'est pourquoi, tout en étant désolé vis-à-vis de M. le sénateur Dulin et du Sénat, je dois invoquer l'article 40.

**M. le président.** Si l'article 40 est invoqué d'une façon ferme, je dois consulter la commission des finances.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je serais contraint de l'invoquer si l'amendement était maintenu.

**M. André Dulin.** Je demande la parole.

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

**M. André Dulin.** M. le rapporteur comme M. le secrétaire d'Etat semblent moins libéraux pour les ports secondaires qu'ils l'ont été pour les autres.

La loi du 11 frimaire an VII prévoyait de grandes modifications à apporter aux ports. On ne parlait pas encore d'investissements. Je veux bien, dans mon amendement, reprendre les termes mêmes de la loi du 11 frimaire an VII. J'espère qu'à ce moment-là vous ne m'opposerez plus l'article 40.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** M. Dulin ne viserait plus alors, selon les termes de la loi du 11 frimaire an VII, que l'entretien et la réparation des ports.

**M. André Dulin.** C'est cela.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Même dans ce cas, je devrais invoquer l'article 40 car, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, bien des lois de programme de ces dernières années ont comporté pour certains ports des participations aux investissements et à l'entretien des ouvrages inférieures à 50 p. 100.

Si votre amendement était adopté, vous nous obligeriez à porter nécessairement toutes les participations aux travaux d'entretien — qui seraient seuls visés désormais dans votre amendement — à 50 p. 100. Il en résulterait dans certains cas une aggravation des charges de l'Etat.

**M. André Dulin.** Je demande la parole.

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

**M. André Dulin.** Je n'ai jamais vu qu'une loi de finances ait prévu un pourcentage de participation inférieur à 50 p. 100. Si ce pourcentage s'est trouvé réduit à 33 p. 100 c'est, si j'ose dire, par inadvertance.

**M. le président.** Monsieur Dulin, maintenez-vous votre amendement ?

**M. André Dulin.** Je suis obligé de le retirer, puisque vous m'appliquez la guillotine.

**M. le président.** Ne me comparez pas pour le moment au docteur Guillotin !

**M. André Dulin.** On n'est pas gentil pour les ports secondaires !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Pour certains grands travaux, des lois particulières qui fixent la participation des chambres de commerce et des collectivités ont fait apparaître l'intervention de l'Etat comme étant inférieure à 50 p. 100. Elle est souvent voisine de 35 p. 100.

**M. le président.** L'amendement n° 26 est retiré.

[Article 8.]

CHAPITRE II

#### Administration du port maritime autonome.

**M. le président.** « Art. 8. — L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en conseil des ministres sur proposition du ministre des travaux publics et des transports après avis du conseil d'administration. »

Par amendement n° 2, MM. David, Bardol, Dutoit et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger ainsi cet article :

« L'administration du port est assurée par un conseil d'administration assisté d'un directeur.

« Le conseil d'administration établit une liste de candidats pour les fonctions de directeur. Le ministre des travaux publics et des transports propose au conseil des ministres celui des candidats de cette liste qui a fait l'objet de son choix. Le directeur est alors nommé par décret en conseil des ministres. »

La parole est à M. David.

**M. Léon David.** Cet amendement a été retiré en commission, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 2 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

[Article 9.]

**M. le président.** « Art. 9. — Le conseil d'administration 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.

« Le conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.

« Les membres autres que ceux désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales sont nommés par décret sur proposition du ministre des travaux publics et des transports.

« Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur une liste établie par les organisations syndicales les plus représentatives ».

Le premier alinéa de cet article ne semble pas contesté.

Je le mets aux voix.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 3, MM. David, Bardol, Dutoit et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de substituer aux deuxième et troisième alinéas de cet article les trois nouveaux alinéas suivants :

« — pour un tiers : de membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie ;

« — pour un tiers : de membres désignés par les collectivités locales et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

« — pour un tiers : de représentants de l'Etat ».

La parole est à M. David.

**M. Léon David.** Je me suis expliqué sur la composition du conseil d'administration lors de la discussion générale. Pour ne pas alourdir le débat je n'y insisterai donc pas.

Je rappelle simplement que la composition du conseil d'administration, telle que l'envisage le Gouvernement, lui accorde la majorité. Selon notre amendement, le conseil d'administration serait composé pour un tiers de membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie ; pour un tiers, de membres désignés par les collectivités locales et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ; pour un tiers de représentants de l'Etat.

Certains orateurs ont insisté à la tribune sur la nécessité pour les collectivités locales d'être largement représentées au sein des conseils d'administration. D'autres ont fait allusion aux personnels techniques ou ouvriers. Il nous paraît plus équitable pour l'avenir de nos ports que le conseil d'administration soit composé ainsi que je le propose.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission n'a pas retenu l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Cet amendement peut m'être l'occasion de fournir l'une des précisions sollicitées tout à l'heure sur ce que le Gouvernement envisage quant à la composition des conseils d'administration.

Le Gouvernement prévoit des conseils d'administration de vingt-quatre membres dont cinq seulement représenteraient l'Etat, huit seraient désignés par les chambres de commerce et d'industrie — soit un tiers du conseil — un représenterait le conseil municipal, un autre le conseil général, un le personnel de l'établissement public, un les ouvriers du port; enfin, sept personnalités seraient 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 et seraient nommées — j'y insiste — par décret, après avis des chambres de commerce et d'industrie.

M. David semble donc avoir mal interprété les intentions du Gouvernement puisqu'il déclare que ce dernier aura la majorité dans ces assemblées. En effet, on ne comptera que cinq représentants de l'Etat et effectivement sept personnalités nommées par le ministre des travaux publics, mais après avis des chambres de commerce et d'industrie et — je le répète — choisies parmi les principaux usagers du port et les représentants de l'économie régionale et générale. La proposition de M. David nous amènerait à un tiers de membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie, un tiers de représentants de l'Etat et un tiers de membres des collectivités locales, du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port. Toutes ces personnes sont sans doute intéressées directement au bon fonctionnement du port, mais il manquerait la représentation des intérêts généraux et des usagers.

Le Gouvernement demande instamment que son texte soit conservé parce qu'il assure seul la représentation convenable des usagers du port. Je souligne à nouveau que ce texte ne donne pas du tout à l'Etat la place abusive indiquée par M. David, puisque sur douze membres nommés, cinq seulement sont des fonctionnaires et sept sont des personnalités choisies parmi les usagers après avis des chambres de commerce et d'industrie.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement s'oppose à l'amendement présenté par M. David.

J'ajoute qu'il ne serait pas raisonnable, en ce qui concerne les ports autonomes, de vouloir augmenter considérablement la part de l'Etat lorsqu'il s'agit de financement et restreindre considérablement la représentation, je ne dis même pas de l'Etat, mais des intérêts généraux de l'économie et des usagers dès lors qu'il s'agit de la composition du conseil d'administration.

**M. Léon David.** Je demande la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat

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

**M. Léon David.** Si je suis le raisonnement de M. le secrétaire d'Etat, le Gouvernement devrait être satisfait. Il prétend n'avoir que cinq fonctionnaires; je lui en donne huit. Mais comme je suis persuadé que les sept personnalités qui seront choisies par le ministre — je suppose qu'il choisira bien — seront favorables au Gouvernement, il disposera donc de douze représentants.

Ne voulant pas que le Gouvernement soit le maître absolu dans l'administration des ports, nous maintenons donc notre amendement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je précise au passage que le Gouvernement entend non pas augmenter indéfiniment le nombre de sièges réservés aux fonctionnaires mais assurer la représentation de l'intérêt général.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, repousse l'amendement.)

**M. le président.** Je mets aux voix les deuxième et troisième alinéas de l'article 9.

(Ces textes sont adoptés.)

**M. le président.** Les quatrième et cinquième alinéas ne semblent pas contestés.

Je les mets aux voix.

(Ces textes sont adoptés.)

**M. le président.** Sur le dernier alinéa de cet article je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 4, présenté par MM. David, Bardol, Dutoit et les membres du groupe communiste et apparenté, tend à rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

« Les représentants du personnel sont choisis sur une liste élue par les travailleurs de l'établissement et du port comportant un nombre de noms double de celui des sièges à pourvoir. »

Le second, n° 17, présenté par M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, tend, au dernier alinéa de cet article, à remplacer les mots : « une liste établie par les organisations syndicales », par les mots : « des listes établies par chacune des organisations syndicales. »

La parole est à M. David pour défendre l'amendement n° 4.

**M. Léon David.** Partisan de la démocratie syndicale, j'estime que les représentants du personnel doivent être désignés par les travailleurs de l'établissement et du port. Cela me paraît plus conforme aussi à une juste représentation des personnels au sein des conseils d'administration.

C'est la seule raison qui m'incite à présenter cet amendement

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission n'a pas adopté l'amendement de M. David.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 17.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** C'est au nom de la même démocratie syndicale que la commission des affaires économiques a déposé l'amendement dont M. le président vous a donné lecture et qu'elle vous propose d'adopter à votre tour.

Il lui est apparu, en effet, que la rédaction adoptée, en prévoyant pour la représentation du personnel un représentant des ouvriers du port et un représentant du personnel du port autonome, l'établissement d'une liste unique par l'ensemble des organisations syndicales, ne laisserait en fait aucune chance de représentation aux syndicalistes minoritaires. Nous vous demandons, en conséquence, de dire que les représentants du personnel sont choisis sur des listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

**M. le président.** Vous ralliez-vous à l'amendement de la commission, monsieur David ?

**M. Léon David.** Je ferai remarquer à notre rapporteur que si chaque conseil d'administration ne compte qu'un seul représentant des personnels, il est inutile de proposer à l'infini des listes de candidats.

Les organisations syndicales n'étant représentées au conseil d'administration que par un seul membre, ce dernier doit être choisi au cours d'une assemblée réunissant l'ensemble du personnel.

Je maintiens donc ma position.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4 ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je voudrais préciser, après ce que vient de dire M. David, que, dans les conseils d'administration, il y a un représentant des ouvriers, des dockers et un représentant des employés de l'administration du port, c'est-à-dire en fin de compte deux représentants des salariés du port. Cela dit, le système du choix sur listes établies par les organisations syndicales les plus représentatives est appliqué dans les principaux établissements publics : ces modalités de désignation ont permis une représentation équitable des organisations syndicales principales et il ne semble pas avoir donné lieu à critique.

C'est pourquoi le Gouvernement accepte l'amendement n° 17 présenté par la commission et, de ce fait, les deux systèmes étant antagonistes, il s'oppose à l'amendement n° 4 présenté par M. David.

**M. le président.** Monsieur David, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Léon David.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** La commission maintient-elle son amendement ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets d'abord aux voix, comme s'éloignant le plus du texte qui nous est soumis, l'amendement n° 4 présenté par M. David.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17, présenté par la commission et accepté par le Gouvernement.

(L'amendement n° 17 est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le dernier alinéa de l'article 9, modifié par l'amendement que vous venez d'adopter.

(Ce texte est adopté.)

**M. Abel-Durand.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Abel-Durand.

**M. Abel-Durand.** Je ne conteste nullement le texte résultant de l'amendement qui vient d'être adopté. Je voudrais seulement revenir sur le premier paragraphe de cet article 9 qui précise

que le conseil d'administration est composé dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en conseil d'Etat.

Je souhaiterais que ce décret soit assez souple pour tenir compte de la situation particulière — vous le reconnaîtrez, unique — dans laquelle se trouvent les ports jumelés de Nantes et Saint-Nazaire reliés entre eux par un établissement maritime sur lequel se trouvent un certain nombre de ports annexes. Il est indispensable que les villes de Nantes et de Saint-Nazaire puissent être représentées autrement que par le moyen détourné auquel M. le secrétaire d'Etat a fait allusion tout à l'heure.

Il faut que la réalité soit reconnue. Il y a deux ports reliés par une rivière sur laquelle existent de nombreuses annexes, plusieurs communes. Nous souhaitons que la représentation des intérêts généraux soit assurée d'une manière équitable. C'est la raison pour laquelle je demande que le décret en conseil d'Etat soit assez souple pour tenir compte de cette situation.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** J'ai bien entendu les observations de M. Abel-Durand et je lui confirme ce que j'ai dit tout à l'heure. En tout état de cause, le Gouvernement fera en sorte, si les huit personnalités représentant les chambres de commerce ne suffisaient pas, que le choix des sept personnalités représentant l'économie générale et les usagers permette que les deux ports, et même l'ensemble des intérêts de la région, soient équitablement représentés.

**M. Abel-Durand.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

[Article 10.]

**M. le président.** « Art. 10. — Les fonctionnaires des différentes administrations publiques mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de « détachement » prévue au titre VI, chapitre II, articles 38 à 41, de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires, mais ne peuvent être placés dans la position « hors cadre » prévue au titre VI, chapitre III, articles 42 et 43 de la même ordonnance.

« Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949 qui passera au service du port autonome aura la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome.

« Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article. »

Sur l'article, la parole est à M. Delagnes.

**M. Roger Delagnes.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais intervenir sur l'article 10 du projet, ainsi que sur l'amendement présenté par notre collègue David qui tend à sauvegarder la situation des personnels des nouveaux ports autonomes.

Nous aimerions que M. le ministre nous donne les assurances que nous ne trouvons pas dans l'article 10, ni même dans l'amendement déposé.

Dans l'organisation actuelle des ports, nous trouvons deux catégories de personnels. Il y a d'abord ceux gérés et rémunérés par les directions des concessions des chambres de commerce. L'article 11 dispose que ce personnel sera intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui est attribuée en ce qui concerne les conditions d'emploi de rémunération et de retraite. Les chambres de commerce ont donc obtenu que le sort de leur personnel soit ainsi réglé favorablement.

Nous avons le personnel d'Etat directement rémunéré par le ministère des travaux publics. Dans ce personnel d'Etat, il y a d'abord les fonctionnaires des ponts et chaussées, ensuite les ouvriers des parcs soumis au statut des ouvriers de l'Etat et enfin des agents auxiliaires en grand nombre. Leur effectif atteint 45 p. 100 de l'effectif total à Marseille.

La plupart de ces auxiliaires sont affectés à des emplois permanents depuis de nombreuses années. Leur situation est précaire et anormale. Elle est due, il faut le dire, à la politique malthusienne de l'Etat qui, pour des raisons d'économie, n'a jamais voulu les titulariser.

Le sort des fonctionnaires d'Etat est directement réglé par l'article 10, et fort discrètement. Ils ne sont pas tous assurés d'être admis dans le nouvel établissement ou même d'y rester

autant qu'ils le souhaiteraient. Certains pourraient se trouver dans l'obligation d'accepter une nouvelle résidence du fait du nouveau régime. Or, on connaît bien les sérieux inconvénients que comporte cette obligation pour certaines familles. Ces fonctionnaires d'Etat jouissent par ailleurs d'un certain nombre d'avantages particuliers dont ils demandent le maintien.

Enfin, la situation du personnel auxiliaire doit être régularisée. Il n'est pas possible qu'elle puisse continuer à être dominée par le caractère temporaire de l'embauchage et qu'il continue à pouvoir être licencié à tous moments sous la réserve du seul préavis légal. Ces agents auxiliaires ne peuvent rester sans garanties, notamment en cas de compression d'effectifs, et nous souhaiterions que leur situation soit régularisée lors de la parution des décrets d'application et qu'ils soient intégrés dans le nouveau porté autonome.

Pour que tous les problèmes concernant le personnel tant titulaire qu'auxiliaire soient résolus dans un sens équitable, nous vous demandons, monsieur le ministre, de préciser que dans tous les cas, il ne sera rien fait sans l'accord préalable des organisations syndicales, ou en tout cas, sans qu'elles aient été entendues. Il s'agit là d'un principe de stricte équité.

La création de ports autonomes, sous prétexte qu'ils doivent être gérés « au moindre coût de revient pour la nation » — ce que nous n'approuvons pas et cette expression a été abandonnée — ne doit pas se traduire par une diminution de la situation matérielle et morale du personnel qui travaillait dans ces ports avant leur autonomie.

**M. Bernard Chochoy.** C'est très juste !

**M. Roger Delagnes.** Nous pensons au contraire qu'il est possible de profiter du vote de ce projet pour redresser certaines injustices et améliorer cette situation. Nous voterons en tout cas l'amendement de M. David. (Applaudissements à gauche.)

**M. le Président.** Par amendement n° 25, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose, au premier alinéa : I. — Après les mots : « du 4 février 1959 » de remplacer les mots : « portant statut général » par les mots : « relative au statut général ». II. — De mettre le mot « cadre » au pluriel.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de forme.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le premier alinéa ainsi modifié.

(Le premier alinéa est adopté.)

**M. le président.** Quelqu'un demande-t-il la parole sur les deuxième et troisième alinéas ?...

Je les mets aux voix.

(Les deuxième et troisième alinéas sont adoptés.)

**M. le président.** Par amendement n° 18, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de compléter, *in fine*, cet article par les dispositions suivantes :

« Ces modalités garantiront les fonctionnaires et ouvriers susdits contre tout préjudice pouvant résulter :

« — soit de leur condition d'emploi et de rémunération dans la nouvelle organisation du port auquel ils sont attachés ;

« — soit de leur éventuelle éviction, contre leur gré, et notamment si un changement de résidence devait en résulter.

« Ce même décret précisera selon quels critères de logique et d'équité seront désignés les agents non titulaires éventuellement en surnombre après la réorganisation découlant de l'application du nouveau régime et dans quelles conditions ils seront reclassés. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Après ce que vient de dire M. Delagnes en ce qui concerne les garanties à accorder au personnel, après ce qu'en avait dit notre collègue Mlle Rapuzzi, je n'ai pas grand chose à ajouter. La commission a adopté l'amendement qui avait été proposé par M. David et qui visait à préserver également le personnel contre tous les préjudices de carrière ou autres que l'octroi du nouveau statut à certains ports pourrait causer à tous ces personnels.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je dois d'abord répondre sur le fond à M. Delagnes et à M. le rapporteur qui ont interrogé le Gouvernement sur ses intentions dans ce domaine. Je prendrai ensuite position sur l'amendement lui-même.

Cet amendement intéresse trois catégories de personnes employées dans les services publics qui gèrent actuellement les ports. Il s'agit des fonctionnaires, des ouvriers tributaires du régime de retraites de la loi du 2 août 1949 et, enfin, des agents auxiliaires. Pour aucune de ces trois catégories — je l'affirme au nom du Gouvernement — le texte du projet de loi ne constitue le moindre risque.

Pour les fonctionnaires, d'abord, le risque d'un changement de résidence est illusoire. D'ailleurs, le statut de la fonction publique ne garantit jamais un fonctionnaire contre un éventuel déplacement dans l'intérêt du service. Quant à la rémunération et à la condition d'emploi des fonctionnaires devenus ceux des ports autonomes, vous pouvez être assurés qu'elles ne seront pas moins bonnes que celles dont ils bénéficient actuellement. Même si, par extraordinaire, cela était le cas, le fonctionnaire aurait toujours la possibilité de refuser le détachement et de demander un autre poste dans son administration d'origine. Il est donc exclu qu'un fonctionnaire puisse, dans un port autonome, être moins bien traité qu'il ne l'était jusqu'alors dans le port où il était employé. Si c'était le cas, encore une fois, il reviendrait à son administration d'origine. Je répète également qu'en ce qui concerne les garanties contre le déplacement dans l'intérêt du service, elles ne sont jamais accordées aux fonctionnaires.

La deuxième catégorie est celle du personnel ouvrier.

L'article 10 prévoit pour lui la faculté d'option entre le maintien de son statut actuel et le rattachement au régime du personnel du port autonome. Dès lors qu'il a le choix entre les deux régimes, on ne peut prétendre que la loi lui imposera un régime moins favorable que celui dont il disposait jusqu'à ce jour.

Reste la troisième catégorie, c'est-à-dire celle des auxiliaires. Il ne paraîtrait pas raisonnable que le changement de régime leur apporte, du point de vue de leur emploi, des garanties qu'ils n'ont pas actuellement. La meilleure garantie à leur donner c'est l'extension du trafic du port que ce texte vise à provoquer — c'est l'objet même de la loi — et qui doit assurer de meilleures conditions d'emploi du personnel auxiliaire.

Voilà la raison pour laquelle le texte, tel qu'il vous arrive de l'Assemblée nationale, apporte toutes garanties aux différentes catégories d'agents employés jusqu'à ce jour dans les services publics qui gèrent les ports.

Cela posé, par delà le fond, je dois examiner la forme. L'amendement déposé ne me paraît pas recevable, car il contient des dispositions d'ordre réglementaire. Bien sûr, il renvoie ces dispositions à un décret d'application, mais vous avez tous observé que l'amendement impose le contenu du décret en question, précisant notamment qu'il devra comporter le reclassement des agents non titulaires, les droits des fonctionnaires qui, n'étant pas intégrés au port autonome, devraient changer de résidence, etc.

Dans ce dernier cas, d'ailleurs, la situation des fonctionnaires changeant de résidence ne peut être traitée, je le rappelle, que par les textes d'application du statut de la fonction publique.

Ce sont les raisons pour lesquelles, estimant que ce texte est irrecevable en vertu des articles 34 et 41 de la constitution, je vous demande, monsieur le président, de bien vouloir vous prononcer sur sa recevabilité.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Contrairement à ce que suppose M. le secrétaire d'Etat, il existe véritablement, parmi le personnel contractuel journalier du port maritime en passe de devenir port autonome, une très grande inquiétude qui justifie l'intervention de notre collègue Delagnes, ainsi que l'amendement de notre collègue David et qui résulte autant, je ne dirai pas de l'ambiguïté, mais de la rédaction assez floue de l'article 10 concernant les personnels en fonctions auprès du port maritime, que de sa comparaison avec l'article 11 qui stipule dans sa deuxième phrase : « Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome en service à la date de création de ce dernier est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite ».

Nous nous trouvons en présence de la situation de fait suivante : les personnels titulaires ou auxiliaires, qu'il s'agisse de techniciens ou d'ouvriers en fonctions à la chambre de commerce au titre des concessions d'outillage, sont assurés d'être intégrés dans le port autonome et de bénéficier d'un statut stable

et certainement plus avantageux que leur statut actuel. Cette situation, aux yeux des intéressés, ne découle pas du hasard, elle est la conséquence de nombreuses discussions qui ont eu lieu depuis au moins trois ans entre les chambres de commerce et les services compétents du ministère des travaux publics — et nous ne pouvons que nous féliciter de voir que les chambres de commerce, à l'occasion des discussions, ont non seulement cherché à défendre des intérêts matériels, quelquefois très importants, mais encore n'ont pas négligé les intérêts des personnels qu'elles employaient.

Pour les personnels employés aux services du port, pour la plupart des fonctionnaires, on nous indique qu'ils sont garantis par le statut de la fonction publique et qu'il n'est pas possible d'aller au-delà sous peine de se trouver dans une situation juridique insoutenable, et nous le comprenons très bien. Aussi bien, n'est-ce pas tellement pour les personnels titulaires que nous demandons une prise de position formelle de la part du Gouvernement au moment du vote de la loi, mais pour le personnel journalier, pour le personnel contractuel, employé parfois depuis 10, 15 ou 20 ans par la direction du port, mais payé, en raison des errements que nous connaissons bien — qui ne sont pas particuliers au ministère des travaux publics et qui résultent d'une tutelle un peu trop rigide du ministère des finances — avec des crédits de travaux et qui ne jouissent, par là même, d'aucune garantie.

Trouverez-vous équitable qu'un ouvrier de la chambre de commerce, en fonctions depuis deux, trois, quatre ou cinq ans, soit stabilisé dans son emploi dans le nouveau port autonome dans le moment où un ouvrier de formation et de compétence similaires, en fonction depuis plus longtemps parfois au port, sera remercié, sous prétexte que l'addition des personnels de la chambre de commerce et de la direction du port entraînera un surnombre ?

On citait tout à l'heure le cas d'une quinzaine d'ouvriers du port de Marseille auxquels une décision de renvoi a été notifiée. Les intéressés sont très légitimement inquiets et notre souci est précisément d'obtenir de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, l'assurance qu'il ne peut pas être question d'agir avec désinvolture vis-à-vis de ces agents qui ont toujours donné toute satisfaction d'autant que nous semblons aller, selon votre texte, vers un développement de l'activité du port plutôt que vers une récession.

Nous voudrions vous entendre dire que, pour l'intégration du personnel du port non titulaire, vous prendrez les mêmes précautions et vous agirez avec autant d'humanité, je dirai même de générosité, que pour les personnels des chambres de commerce. Ce sera le meilleur moyen d'apaiser les inquiétudes des intéressés. L'agitation est profonde et nous avons tous reçu de multiples délégations durant ces derniers jours.

Si vous vouliez bien nous dire qu'en aucun cas des décisions d'éviction ne seront prises avant une discussion approfondie entre le directeur du port et les personnels intéressés, il y aurait là matière à apaiser des inquiétudes légitimes dont nous sommes solidaires. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, s'il y a une inquiétude, je souhaite ardemment que ma réponse puisse permettre de la dissiper, mais j'avoue avoir du mal à comprendre qu'elle puisse subsister après les déclarations que j'ai faites tout à l'heure.

Pour ce qui est des fonctionnaires, Mlle Rapuzzi en convient, les garanties de leur statut suffisent ; pour ce qui est des ouvriers, ils auront le choix entre leur statut antérieur et le nouveau statut et ce choix garantit évidemment qu'ils ne seront pas contraints d'adopter un statut moins bon que celui dont ils disposent.

Reste le problème des auxiliaires qui préoccupe Mlle Rapuzzi. Quelle est leur situation ? Ils n'ont aucune garantie et la crise que subissent certains de nos grands ports, faute de l'aide et des possibilités de compétition que nous voulons leur apporter par cette loi, fait, comme l'a dit Mlle Rapuzzi, que le port de Marseille, récemment, a dû prévenir un certain nombre de ses employés auxiliaires qu'il serait dans l'obligation de se priver de leurs services.

Une telle mesure prise cette semaine n'est pas le résultat d'un texte de loi qui n'est pas voté, mais apporte la démonstration que ces personnels n'ont pas les garanties qu'on nous demande de leur donner et sont victimes d'une situation à laquelle nous voulons remédier.

S'ils pouvaient avoir une inquiétude en voyant décliner les activités de leur établissement maritime, ils doivent constater que nous leur apporterons un espoir, pour ne pas dire une certitude, en tout cas le moyen de redonner un nouvel élan à leur port et de garantir leur avenir. Ce texte ne peut donc qu'éveiller

leur espérance et les reconforter dans la situation, en effet inquiétante, dans laquelle ils pouvaient se trouver.

Voilà ce que je voulais dire à Mlle Rapuzzi pour répondre à son appel. Cela dit, monsieur le président, je vous prie de m'excuser d'avoir retardé votre décision que j'ai sollicitée en opposant l'irrecevabilité en vertu des articles 34 et 41 de la Constitution.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je voudrais demander à M. le secrétaire d'Etat de reconnaître aux agents et ouvriers « clandestins » du port — clandestins parce qu'ils ne figurent pas normalement sur la liste des effectifs du personnel, mais qui sont bien des hommes de chair et d'os, qui travaillent bien et mettent beaucoup de cœur à l'ouvrage — comme aux autres personnels, ceux de la chambre de commerce, le droit à l'intégration dans le nouveau port autonome après consultation et discussion entre le directeur du port et leurs représentants qualifiés.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je crois avoir déjà répondu plusieurs fois à cette question. Des consultations et des discussions, il y en aura certainement. Si l'activité du port se développe, il aura très vraisemblablement besoin de tous ceux qui y travaillent. Ceci dit, je ne vois pas comment un texte destiné à donner aux ports de l'efficacité, du dynamisme pourrait leur créer des servitudes de gestion qu'on n'avait jamais songé à leur imposer jusqu'ici.

**M. Léon David.** Je demande la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** Je ne peux pas vous la donner. L'exception d'irrecevabilité a été invoquée très nettement deux fois par M. le secrétaire d'Etat, en vertu de l'article 41 de la Constitution, contre l'amendement n° 18. J'ai accepté qu'on parle du port de Marseille, mais c'est autre chose.

L'amendement est-il maintenu ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** La commission des affaires économiques maintient son amendement.

Le Gouvernement a opposé l'exception d'irrecevabilité prévue par l'article 41 de la Constitution à l'amendement n° 18, par lequel la commission propose de compléter les dispositions de l'article 10 du projet de loi en discussion.

Le Gouvernement considère donc que les dispositions de cet amendement ne relèvent pas du domaine de la loi tel qu'il est défini par l'article 34 de la Constitution.

Je dois rappeler d'abord que plusieurs décisions du conseil constitutionnel ont opéré une distinction entre « les garanties fondamentales accordées aux fonctionnaires civils et militaires de l'Etat », lesquelles relèvent du pouvoir législatif et constituent les principes généraux applicables à tous les fonctionnaires, et les « statuts particuliers », des différents corps ou catégories de fonctionnaires. Ces statuts particuliers doivent naturellement respecter les principes fondamentaux, et ils sont à cet égard soumis au contrôle du juge administratif, mais ils relèvent du domaine réglementaire.

En l'espèce, les dispositions proposées concernent manifestement une catégorie particulière de fonctionnaires ; elles ne peuvent donc être considérées comme des « garanties fondamentales ».

C'est ce que confirme au surplus la rédaction même de l'amendement, qui tend à définir à l'avance sur certains points le contenu d'un décret en Conseil d'Etat.

Cet amendement ne concerne donc pas le domaine de la loi tel qu'il est défini par l'article 34 de la Constitution, et le président du Sénat ne peut que confirmer l'exception d'irrecevabilité invoquée par le Gouvernement, en vertu de l'article 41.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je veux faire une proposition transactionnelle, qui permettrait d'arranger dans une certaine mesure ce qui n'a pu être réglé par suite de l'irrecevabilité de l'amendement, et proposer, après le deuxième paragraphe de l'article 10, l'adjonction du paragraphe suivant : « Il sera également tenu compte de la situation des personnels auxiliaires en fonctions au moment de la publication de la présente loi ».

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Je ne vois pas quelle peut être l'efficacité de ce texte. C'est une rédaction de dernière minute, pleine de bonne volonté, mais bien vague et qui n'apportera certainement rien aux personnels en cause.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement partage les sentiments du rapporteur.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Tout à l'heure, il a été admis que l'on pouvait retenir une rédaction quelque peu défectueuse, dans la mesure où l'on reconnaissait qu'elle pourrait être améliorée au cours de la navette. S'agissant d'une situation bien particulière au port de Marseille (*Murmures*) qui connaît, vous le savez, des difficultés très grandes dans divers domaines, compte tenu de l'inquiétude très vive que j'ai constatée, ainsi que mes collègues, dans les rangs des plus modestes collaborateurs de ce port, si vous vouliez bien accepter, monsieur le secrétaire d'Etat, cette rédaction, porte entrouverte à l'examen ultérieur d'une situation difficile, nous ferions les uns et les autres une bonne action et personne n'aurait à le regretter.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je voudrais que Mlle Rapuzzi ne doute pas de mon désir de lui être agréable et de répondre à l'inquiétude qu'elle a évoquée, mais je suis obligé, tout d'abord, de lui faire observer que la méthode consistant à présenter oralement en séance un amendement non soumis à la commission avant l'ouverture du débat nous expose à commettre des erreurs dans un travail législatif délicat.

D'autre part, le précédent évoqué par Mlle Rapuzzi ne me paraît pas fondé. L'article dont M. le rapporteur a bien voulu dire, tout en maintenant sa position, qu'il pourrait être amélioré en seconde lecture avait une signification ; nous étions précisément inquiet de ses conséquences et c'est pour cela que nous voulions le modifier.

Par contre, lorsque tout à l'heure un amendement dans lequel le mot « pourra » ôtait toute signification au texte a été présenté, le Sénat et la commission ont été d'accord pour constater qu'il ne s'agissait plus que d'un vœu pieux qui n'avait pas à figurer dans un texte de loi.

En vertu de ce même principe, nous devons considérer qu'ou bien le texte qui vient de nous être proposé n'a pas de signification propre et qu'alors ce n'est pas du très bon travail que de l'introduire dans la loi, ou bien qu'il entraîne certaines obligations, auquel cas je serai obligé de revenir à mon raisonnement précédent.

C'est pourquoi je demande à Mlle Rapuzzi de bien vouloir se contenter de toutes les indications que je lui ai données et auxquelles les mots qu'elle souhaiterait insérer dans le texte n'ajouteraient rien. Le Gouvernement a le désir d'assurer l'avenir de tous les travailleurs des ports et des villes de ports. C'est précisément dans cette intention qu'il veut faire pour ces grands ports qui actuellement connaissent des difficultés un effort exceptionnel.

Je suis convaincu que les déclarations répétées que j'ai faites peuvent apporter au personnel autant de garanties que le membre de phrase proposé par Mlle Rapuzzi. Nous devrions éviter de perturber la rédaction d'un texte législatif.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 10.

(L'article 10 est adopté.)

[Article 11.]

**M. le président.** « Art. 11. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 10 précédent, le personnel du port autonome est soumis au régime des conventions collectives. Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

« Le personnel des ports maritimes autonomes existant à la date de promulgation de la présente loi bénéficie des mêmes garanties. »

Par amendement n° 5, MM. David, Bardol, Dutoit et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, au début de cet article, entre les mots : « le personnel » et les mots : « du port », d'ajouter les mots : « titulaire et auxiliaire », le reste sans changement.

La parole est à M. David.

**M. Léon David.** Monsieur le président, j'ai évoqué suffisamment au cours de la discussion générale les motifs qui me poussent à m'intéresser plus particulièrement aux auxiliaires. Je n'insiste pas et je maintiens mon amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission n'a pas cru devoir retenir cet amendement, pour la simple raison que précisément la différence entre un personnel titulaire et un personnel auxiliaire tient à ce que le premier bénéficie d'un statut ou est protégé par une convention collective, ce qui n'est pas le cas pour le personnel auxiliaire. *De jure, de facto*, un personnel auxiliaire ne peut être couvert par un statut ou une convention collective.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission et du Sénat.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. David.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. Léon David.** Je demande la parole.

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

**M. Léon David.** Je propose un nouvel amendement qui compléterait l'article.

**M. le président.** Je ne peux l'accepter. Vous savez parfaitement, monsieur David, qu'un article du règlement interdit qu'on improvise des amendements verbaux en séance.

**M. Léon David.** D'autres amendements ont été improvisés !

**M. le président.** Par un seul en tout cas n'a fait l'objet d'un vote contraire au règlement.

**M. Léon David.** Je suis obligé de faire remarquer que tous les amendements qui ont été adoptés par la commission ont été défendus avec beaucoup de mollesse et que j'ai été contraint de défendre moi-même les amendements de notre groupe que la commission avait faits siens.

**M. le président.** Cet amendement-ci n'est pas présenté par la commission, mais par vous-même et par votre groupe.

**M. Léon David.** Je fais allusion à d'autres, monsieur le président.

Je propose donc le texte suivant : « Les personnels non titulaires bénéficieront des dispositions énumérées ci-dessus ».

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** J'ai laissé parler M. David dans le même esprit que vous, pour qu'il puisse s'exprimer. Invoquant l'alinéa 5 de l'article 49 du propre règlement du Sénat, sans aller plus loin, je suis obligé de demander qu'il soit considéré comme non recevable.

**M. le président.** Puisque vous insistez, monsieur David, je vous donne lecture de l'article 49, paragraphe 5, du règlement, qui est formel : « Le Sénat ne délibère sur aucun amendement s'il n'est soutenu lors de la discussion, non plus que sur les amendements qui n'ont pas été soumis à la commission avant l'ouverture du débat lorsque le Gouvernement s'oppose à leur examen ». Tel est notre règlement, confirmé par le Conseil constitutionnel.

Personne ne demande plus la parole sur l'article 11 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 11 est adopté.*)

[Articles 12 à 14.]

### CHAPITRE III

#### Fonctionnement du port maritime autonome.

**M. le président.** « Art. 12. — Pour les travaux et les 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, et pour ce qui concerne l'exploitation, le conseil d'administration statue définitivement dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels visés au premier alinéa de l'article 13 ci-après.

« Il a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximum et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

« Le conseil d'administration prend, en se conformant aux dispositions de l'article 13 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port. » — (*Adopté.*)

« Art. 13. — Le conseil d'administration du port autonome établit et présente chaque année, à l'approbation du ministre

des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

« Les prévisions du compte d'exploitation doivent être présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, le ministre des travaux publics et des transports et le ministre des finances et des affaires économiques peuvent créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

« Après constitution des réserves et provisions, l'excédent net de chaque exercice est reversé à l'Etat dans la proportion de 50 p. 100. » — (*Adopté.*)

« Art. 14. — A dater de l'institution du port autonome, les droits de quai sont perçus à son profit.

« Le produit des droits de quai et des taxes locales de péage constitue une recette ordinaire de l'établissement. » — (*Adopté.*)

[Article 15.]

### CHAPITRE IV

#### Dispositions diverses.

**M. le président.** « Art. 15. — La fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs autres ports, autonomes ou non, peut être décidée, après enquête effectuée dans lesdits ports, conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 2 ci-dessus.

« Le décret prévu audit alinéa devra être pris en conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'aura pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres de la chambre de commerce et d'industrie dans les ports non autonomes et des membres du conseil d'administration dans les ports autonomes.

« Le décret établissant la fusion desdits ports détermine les règles de fonctionnement et d'administration de l'établissement unique et fixe notamment les règles de financement des travaux et de l'exploitation de tout port non autonome fusionné avec un port autonome. »

**M. le président.** Les deux premiers alinéas ne me semblent pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ces textes sont adoptés.*)

**M. le président.** Par amendement n° 19, M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose au dernier alinéa de cet article de supprimer les mots : « et fixe notamment les règles de financement des travaux et de l'exploitation de tout port non autonome fusionné avec un port autonome ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Avec cet article, nous abordons une nouvelle procédure d'accession d'un port à l'autonomie par sa fusion avec un autre établissement maritime bénéficiant déjà du régime d'autonomie.

Les modalités de cette opération sont sensiblement différentes de celles prévues à l'article premier. La lecture des deux premiers alinéas de cet article, que nous venons d'adopter, et de la première partie du troisième alinéa nous permettrait de croire que cette fusion donnait naissance à un établissement autonome unique bénéficiant automatiquement des dispositions du présent texte et, en particulier, de celles qui se rapportent à la participation de l'Etat aux investissements. Or, la rédaction de la fin du dernier alinéa relative aux règles de financement nous donne à penser, et sur ce point nos inquiétudes ont d'ailleurs été confirmées très officiellement, que la prétendue fusion ne sera pas totale puisque les installations maritimes nouvellement intégrées ne pourront prétendre aux mêmes conditions financières que l'établissement « principal ».

Votre commission ne peut accepter qu'une dérogation aussi nette aux dispositions essentielles du texte soit introduite dans la loi elle-même. Elle vous propose, en conséquence, de supprimer la fin du troisième alinéa de cet article à partir des mots : « et fixe, notamment, ... ».

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je crains un malentendu. Si les choses se présentaient effectivement comme le pense M. le rapporteur, je comprendrais sa position ; mais, à la vérité, le décret qui établira la fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs ports non autonomes doit fixer les règles de financement des travaux et d'exploitation du ou des ports non autonomes, objets de la fusion. Un texte trop précis comme celui où nous conduirait l'amendement de la commission, s'il était adopté, risquerait d'empêcher un certain nombre des fusions.

Je voudrais prendre deux exemples pour illustrer ma pensée. Imaginons un port d'intérêt local qui pourrait trouver des avantages — du seul fait d'une gestion et d'une administration uniques — à fusionner avec un port autonome. Il convient, dans ce cas, de ne pas le faire profiter automatiquement des avantages financiers très importants réservés aux ports autonomes par la présente loi, car les raisons de concurrence internationale, d'adaptation aux caractéristiques des très grands navires, qui nous imposent cet effort financier pour les grands ports d'intérêt national, ne sont pas valables avec la même force pour un petit port d'intérêt local qui, je le répète, du fait de la fusion automatique, bénéficierait des mêmes avantages. Vous aboutiriez au fait que l'Etat serait amené à refuser une fusion qu'un petit port à intérêt local aurait pu légitimement souhaiter.

Je prends un deuxième exemple : imaginez un port, petit ou moyen, qui serait intéressé par une fusion et qui, avant cette fusion, bénéficiait, comme c'est souvent le cas, d'aides locales, de participations de la ville, du département ou même de certains gros utilisateurs. N'est-il pas très utile alors que le décret de fusion puisse préciser ce qu'il adviendra de ces aides locales après la fusion ?

Voilà deux exemples qui m'incitent, sans contredire les intentions de M. le rapporteur, à lui demander s'il peut reconsidérer sa position et renoncer à cet amendement afin que nous fassions usage du dernier alinéa de l'article 15 dans l'esprit que je viens de préciser.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je demande au Sénat, pour favoriser des fusions et permettre qu'elles se fassent dans des conditions claires, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, de bien vouloir ne pas accepter l'amendement que M. le rapporteur est obligé de maintenir au nom de la commission.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 19, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le dernier alinéa est donc ainsi modifié.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 15, ainsi modifié.

*(L'article 15 est adopté.)*

[Articles 15 bis, 16, 17 et 18.]

**M. le président.** « Art. 15 bis. — Le régime de l'autonomie institué dans un port peut y être aboli par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé, ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur. » — *(Adopté.)*

« Art. 16. — Les lois intervenues pour l'approbation des travaux des ports où le régime de l'autonomie est établi conformément à l'article premier ci-dessus restent applicables, sauf celles de leurs dispositions concernant le financement des travaux ou des dépenses d'entretien qui seraient contraires aux dispositions de la présente loi. » — *(Adopté.)*

« Art. 17. — L'article 27 du code des ports maritimes est modifié comme suit :

« Après le cinquième alinéa ajouter l'alinéa suivant :

« A l'ensemble des dépenses d'un port autonome. » — *(Adopté.)*

« Art. 18. — Sont abrogés les articles 2, 3, 4, 5 et 11 du code des ports maritimes. » — *(Adopté.)*

[Après l'article 18.]

**M. le président.** Par amendement n° 21, Mlle Irma Rapuzzi, au nom de la commission des finances, propose, après l'article 18, d'insérer un article additionnel 18 bis nouveau ainsi rédigé :

« Le Gouvernement soumettra au Parlement au cours de la première session ordinaire 1965-1966 un projet de loi portant réforme de la fiscalité maritime et portuaire. »

La parole est à Mlle le rapporteur pour avis.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur pour avis. Compte tenu des déclarations suffisamment précises de M. le secrétaire d'Etat en ce qui concerne les intentions du Gouvernement à propos des modifications à apporter au régime actuel des ports maritimes, la commission des finances retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 21 est retiré.

[Article 19.]

**M. le président.** « Art. 19. — Des décrets en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de l'industrie et du ministre des finances et des affaires économiques, détermineront les modalités d'application de la présente loi. » — *(Adopté.)*

[Article 19 bis nouveau.]

**M. le président.** Par amendement n° 28, M. Lucien Bernier propose, après l'article 19, d'insérer un article additionnel 19 bis nouveau ainsi rédigé :

« Des décrets en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de l'industrie et du ministre des finances et des affaires économiques adapteront en tant que de besoin les conditions et les modalités d'application de la présente loi dans les départements d'outre-mer. »

La parole est à M. Bernier.

**M. Lucien Bernier.** Après la réponse que m'a faite tout à l'heure M. le secrétaire d'Etat, je pense qu'il est normal de prévoir la situation des ports secondaires dans les départements d'outre-mer. Ceux-ci peuvent acquérir une telle importance qu'il faille un jour leur donner le statut de port autonome. Bien sûr, une telle mesure ne s'imposera pas dans l'immédiat. Cette loi va s'appliquer à l'ensemble du territoire national ; il nous semble bon de prévoir les adaptations nécessaires, étant donné la situation particulière des départements d'outre-mer.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Raymond Brun, rapporteur.** La commission n'a pas eu à examiner cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement laisse le Sénat juger de l'opportunité de cette extension dont il n'aperçoit pas, du moins dans le temps présent, la nécessité, mais à laquelle il ne voudrait pas s'opposer par principe, bien au contraire.

**M. le président.** Monsieur Bernier, désirez-vous répondre à M. le secrétaire d'Etat ?

**M. Lucien Bernier.** Puisque le Gouvernement ne s'oppose pas à mon amendement, je renonce à la parole.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement n° 28.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Ce texte devient donc l'article 19 bis.

Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

**M. Léon David.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. David, pour expliquer son vote.

**M. Léon David.** Aucun amendement ne garantissant les personnels titulaires et auxiliaires, ni l'avenir des ports secondaires, le groupe communiste ne peut pas voter ce projet de loi.

**M. Bernard Chochoy.** Je demande la parole.

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

**M. Bernard Chochoy.** Le groupe socialiste s'abstiendra sur l'ensemble.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

*(Le projet de loi est adopté.)*

— 4 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Edouard Le Bellegou un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi portant institution d'un code de justice militaire [n° 129 (1964-1965)].

Le rapport sera imprimé sous le numéro 162 et distribué.

— 5 —

## CONFERENCE DES PRESIDENTS

**M. le président.** La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Le mardi 18 mai 1965, à quinze heures et, éventuellement, le soir, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

1° Discussion des questions orales avec débat jointes de MM. André Armengaud et Edouard Bonnefous à M. le ministre des finances et des affaires économiques, sur l'application du plan de stabilisation et le financement des investissements industriels privés, et en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution ;

2° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 63-1186 du 29 novembre 1963 qui a modifié le tarif des droits de douane d'importation ;

3° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 64-991 du 19 septembre 1964 qui a modifié le tarif des droits de douane d'exportation applicable à la sortie du territoire douanier ;

4° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant le code des postes et télécommunications en ce qui concerne le délai de recevabilité des réclamations relatives aux envois postaux ;

5° Discussion en deuxième lecture du projet de loi modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, relatif aux droits d'usage des pêcheurs le long des cours d'eau du domaine public ;

6° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter et à modifier les dispositions du livre IV du code de l'administration communale, toutes ces discussions devant être poursuivies jusqu'à leur terme.

B. — Le jeudi 20 mai 1965, à quinze heures et le soir, séance publique pour la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi portant institution d'un code de justice militaire, cette discussion devant être poursuivie jusqu'à son terme.

C. — Le mardi 25 mai 1965, à dix heures, première séance publique pour la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers,

— à quinze heures et le soir, deuxième séance publique avec l'ordre du jour suivant :

1° Discussion de la question orale avec débat de M. Charles Suran à M. le ministre de l'agriculture sur la réforme administrative du ministère de l'agriculture ;

2° Suite de la discussion prioritaire du projet de loi modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers.

D. — Le mercredi 26 mai 1965, à quinze heures et le soir éventuellement, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers.

La conférence des présidents a, d'autre part, d'ores et déjà envisagé la date du mardi 1<sup>er</sup> juin 1965 :

a) A dix heures, pour les réponses à des questions orales sans débat ;

b) A quinze heures et le soir, pour la discussion de l'ordre du jour suivant :

1° Discussion de la question orale avec débat de M. Auguste Pinton à M. le Premier ministre sur la liaison fluviale Mer du Nord — Méditerranée ;

2° Discussion du projet de loi complétant l'article 85 du code de commerce en ce qui concerne les courtiers d'assurances maritimes ;

3° Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 23 du code pénal ;

4° Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant l'article 36 de la loi n° 57-1223 du 23 novembre 1957 sur le reclassement des travailleurs handicapés.

La conférence des présidents propose en outre au Sénat de prononcer la jonction de la question orale avec débat de M. Louis Courroy à M. le ministre de l'éducation nationale sur la date d'application de la réforme du baccalauréat à celles précédemment jointes de M. Georges Lamousse et de M. Georges Cogniot à M. le ministre de l'éducation nationale, sur la politique scolaire et la réforme de l'enseignement du deuxième degré et de l'enseignement supérieur. (*Assentiment.*)

La conférence des présidents propose également au Sénat de prononcer la jonction des questions orales avec débat de M. Antoine Courrière et M. Raymond Bossus à M. le Premier ministre, sur la situation des établissements Bull. (*Assentiment.*)

— 6 —

## REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici donc quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, qui vient d'être fixée au mardi 18 mai, à quinze heures :

1. — Discussion des questions orales, avec débat, jointes suivantes :

I. — M. André Armengaud appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur le fait que la politique économique du Gouvernement est fondée sur un plan de stabilisation lancé il y a dix-huit mois, et qu'à cet égard le moment est venu de savoir si, en matière de concurrence internationale, les avantages qu'ont pu tirer les entreprises du ralentissement des hausses de coûts ne sont pas désormais contrebalancés par les inconvénients découlant d'une réduction de leur capacité d'investissements et de leurs budgets de recherche.

Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier aux risques considérés dans l'optique d'un marché européen totalement unifié dans moins de deux ans (n° 118).

II. — M. Edouard Bonnefous appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur les difficultés rencontrées par les entreprises industrielles privées en matière de financement de leurs équipements neufs.

Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour accroître les possibilités d'autofinancement des entreprises et pour amener l'épargne liquide à investir à long terme.

Il lui demande, en outre, dans quelle mesure et à quelles conditions il estime utile une participation des capitaux étrangers à l'accroissement du potentiel économique national (n° 119).

2. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 63-1186 du 29 novembre 1963 qui a modifié le tarif des droits de douane d'importation. [N° 97 et 141 (1964-1965). — M. Jean Bertaud, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.]

3. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 64-991 du 19 septembre 1964 qui a modifié le tarif des droits de douane d'exportation applicable à la sortie du territoire douanier. [N° 98 et 142 (1964-1965). — M. Charles Naveau, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.]

4. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant le code des postes et télécommunications en ce qui concerne le délai de recevabilité des réclamations relatives aux envois postaux. [N° 139 et 152 (1964-1965). — M. Joseph Beaujannot, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.]

5. — Discussion en deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, relatif aux droits d'usage des pêcheurs le long des cours d'eau du domaine public. [N° 148 (1959-1960) ; 300 (1960-1961) ; 180 (1963-1964), et 154 (1964-1965). — M. Fernand Verdeille, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

6. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter et à modifier les dispositions du livre IV du code de l'administration communale. [N° 39 et 155 (1964-1965). — M. Emile Dubois, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures vingt minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,  
HENRY FLEURY.

## Errata.

Au compte rendu intégral de la séance du 6 mai 1965.

Page 212, 1<sup>re</sup> colonne, 27<sup>e</sup> ligne :

**Au lieu de :** « Les époux peuvent, par contrat... »,

**Lire :** « Les époux peuvent, par le contrat... ».

Même page, 2<sup>e</sup> colonne, 16<sup>e</sup> ligne, avant la fin :

**Au lieu de :** « ...l'époux précédé... »,

**Lire :** « ...l'époux précédé... ».

Au compte rendu intégral de la séance du 11 mai 1965.

Page 228, 1<sup>re</sup> colonne, 26<sup>e</sup> ligne, avant la fin :

**Au lieu de :** « Chapitre V »,

**Lire :** « Chapitre VI ».

---

**Propositions de la conférence des présidents.**


---

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

**A. — Mardi 18 mai 1965, quinze heures et éventuellement le soir.**

1<sup>o</sup> Discussion des questions orales avec débat jointes de MM. André Armengaud et Edouard Bonnefous à M. le ministre des finances et des affaires économiques, sur l'application du plan de stabilisation et le financement des investissements industriels privés.

Ordre du jour prioritaire :

2<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 97, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n<sup>o</sup> 63-1186 du 29 novembre 1963 qui a modifié le tarif des droits de douane d'importation ;

3<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 98, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n<sup>o</sup> 64-991 du 19 septembre 1964 qui a modifié le tarif des droits de douane d'exportation applicable à la sortie du territoire douanier ;

4<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 139, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, complétant le code des postes et télécommunications en ce qui concerne le délai de recevabilité des réclamations relatives aux envois postaux ;

5<sup>o</sup> Discussion en deuxième lecture du projet de loi (n<sup>o</sup> 180, session 1963-1964), modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, relatif aux droits d'usage des pêcheurs le long des cours d'eau du domaine public ;

6<sup>o</sup> Discussion de la proposition de loi (n<sup>o</sup> 39, session 1964-1965), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter et à modifier les dispositions du livre IV du code de l'administration communale,

toutes ces discussions devant être poursuivies jusqu'à leur terme.

**B. — Jeudi 20 mai 1965, quinze heures et le soir.**

Ordre du jour prioritaire :

Discussion d'un projet de loi (n<sup>o</sup> 129, session 1964-1965) portant institution d'un code de justice militaire, cette discussion devant être poursuivie jusqu'à son terme.

**C. — Mardi 25 mai 1965.**

Dix heures.

Ordre du jour prioritaire :

Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 1309 A. N.) modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers

Quinze heures et le soir.

1<sup>o</sup> Discussion de la question orale avec débat de M. Charles Suran à M. le ministre de l'agriculture, sur la réforme administrative du ministère de l'agriculture.

2<sup>o</sup> Ordre du jour prioritaire : discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 1309 A. N.) modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers.

**D. — Mercredi 26 mai 1965, quinze heures et, éventuellement, le soir.**

Ordre du jour prioritaire :

Suite de la discussion du projet de loi modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers.

La conférence des présidents a, d'autre part, d'ores et déjà envisagé :

**E. — Mardi 1<sup>er</sup> juin 1965.**

Dix heures.

Réponses à des questions orales sans débat.

Quinze heures et le soir.

1<sup>o</sup> Discussion de la question orale avec débat de M. Auguste Pinton à M. le Premier ministre sur la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée.

Ordre du jour prioritaire :

2<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 134, session 1964-1965) complétant l'article 85 du code de commerce en ce qui concerne les courtiers d'assurances maritimes.

3<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 149, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 23 du code pénal.

4<sup>o</sup> Discussion du projet de loi (n<sup>o</sup> 147, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant l'article 36 de la loi n<sup>o</sup> 57-1223 du 23 novembre 1957 sur le reclassement des travailleurs handicapés.

La conférence des présidents propose, en outre, au Sénat de prononcer la jonction de la question orale avec débat de M. Louis Courroy à M. le ministre de l'éducation nationale sur la date d'application de la réforme du baccalauréat à celles précédemment jointes de M. Georges Lamousse et de M. Georges Cogniot à M. le ministre de l'éducation nationale, sur la politique scolaire et la réforme de l'enseignement du deuxième degré et de l'enseignement supérieur.

La conférence des présidents propose également au Sénat de prononcer la jonction des questions orales avec débat de MM. Antoine Courrière et Raymond Bossus à M. le Premier ministre, sur la situation des Etablissements Bull.

## ANNEXE

**au procès-verbal de la conférence des présidents.**

(Application de l'article 19 du règlement.)

---

**NOMINATION DE RAPPORTEURS**


---

**AFFAIRES ÉCONOMIQUES**

**M. Golvan** a été nommé rapporteur du projet de loi (n<sup>o</sup> 156, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux conditions nécessaires à la modernisation du marché de la viande.

**AFFAIRES SOCIALES**

**M. Lucien Bernier** a été nommé rapporteur du projet de loi (n<sup>o</sup> 148, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, portant extension aux départements d'outre-mer des dispositions relatives à l'exercice des professions de masseur kinésithérapeute, de pédicure et d'opticien-lunetier.

**Mme Marie-Hélène Cardot** a été nommée rapporteur de la proposition de loi (n<sup>o</sup> 151, session 1964-1965) de M. Bernard Lafay tendant à compléter l'article L. 49 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme.

---

**LOIS**


---

**M. Abel-Durand** a été nommé rapporteur du projet de loi (n<sup>o</sup> 134, session 1964-1965) complétant l'article 85 du code de commerce en ce qui concerne les courtiers d'assurances maritimes.

**M. Dailly** a été nommé rapporteur du projet de loi (n<sup>o</sup> 150, session 1964-1965), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n<sup>o</sup> 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, en remplacement de M. Prélot, démissionnaire.

---

## QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 MAI 1965

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

650. — 13 mai 1965. — **M. Jean Bardol** attire l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur une catégorie particulièrement défavorisée de son personnel : les contrôleurs des installations électromécaniques. A ce personnel recruté après un concours difficile, il est fait au P. T. T. une situation qui est loin de correspondre à celle du personnel analogue des secteurs public, nationalisé et privé, tant au point de vue rémunération que du point de vue avancement. En conséquence il lui demande : 1° qu'un statut particulier soit élaboré pour ce personnel, après consultation des comités techniques paritaires des P. T. T., lui garantissant une échelle indiciaire allant de 270 à 500, une carrière se déroulant en quinze années, et des débouchés ; 2° que la prime mensuelle de technicité soit portée à 100 francs ; 3° que les crédits nécessaires à ce reclassement soient inscrits au budget des P. T. T. pour 1966.

651. — 13 mai 1965. — **M. Camille Vallin** attire l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur la situation des ouvrières et des ouvriers d'état des P. T. T. qui sont les seuls à ne pas avoir bénéficié d'un reclassement et se trouvent de ce fait défavorisés par rapport à leurs homologues des secteurs public, nationalisé et privé. Il lui rappelle que depuis 1963 la situation de ce personnel a été évoquée soit auprès du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, soit auprès du conseil supérieur de la fonction publique et que ses services ont même proposé un projet de reclassement à M. le ministre des finances, bien que les organisations syndicales intéressées n'aient pas été consultées. En conséquence, il lui demande : 1° si les réformes souhaitées par ce personnel — changement d'appellation, titularisation des auxiliaires, élargissement de l'échelle indiciaire, diminution de la durée des divers échelons — verront bientôt le jour ; 2° s'il a l'intention de faire inscrire au budget des P. T. T. pour 1966 les crédits nécessaires à cette réforme.

652. — 13 mai 1965. — **M. Louis Jung** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il a enregistré avec beaucoup de satisfaction l'effort de propagande entrepris en faveur du développement de l'exportation. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait judicieux de commencer par réformer les conceptions et l'organisation des services dépendant de son ministère et notamment de l'administration des douanes afin que ceux-ci deviennent de véritables soutiens de l'économie. Il lui demande plus précisément s'il n'estime pas souhaitable de simplifier les formalités et notamment d'autoriser les services des douanes à opérer les dédouanements dans les usines et non aux frontières.

653. — 13 mai 1965. — **M. Maurice Charpentier** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelles sont les raisons qui s'opposent à ce que soit discuté devant le Sénat le texte de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale le 17 juillet 1962 relative à la réparation des dommages causés aux cultures par les sangliers. Les sénateurs n'ont pas été appelés à se prononcer sur ce texte en séance publique puisque celui-ci a fait l'objet d'un retrait de l'ordre du jour, à la demande du Gouvernement, le 22 juillet 1963, et depuis cette date n'a jamais été réinscrit. Or, nombreux sont les agriculteurs qui se plaignent des dégâts causés à leurs cultures par les sangliers ; ils attendent l'approbation définitive de ce texte déjà adopté par l'Assemblée nationale.

## QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 MAI 1965

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

5151. — 13 mai 1965. — **M. Jacques Henriot** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports** que des accidents peuvent survenir et sont déjà survenus à des sportifs au cours de l'entraînement, que d'anciens sportifs présentent des séquelles faute d'une parfaite organisation du contrôle médical sportif. Il demande quelle est la situation actuelle en France du contrôle médical et sportif, quels sont les moyens financiers mis à la disposition des responsables, et selon quels critères sont répartis les crédits d'équipement et les crédits de fonctionnement à différentes régions, et dans le cadre des régions à chaque département. Il demande en outre quelles sont les prévisions budgétaires pour l'avenir, pour l'organisation du contrôle médical du sport.

5152. — 13 mai 1965. — **M. Pierre de Villoutreys** demande à **M. le ministre du travail** s'il ne lui paraîtrait pas nécessaire de créer, sous une forme à déterminer, une retraite spéciale pour les chauffeurs de poids lourds et de transports en commun dont le permis a été retiré pour inaptitude physique avant l'âge normal de la retraite. Ces chauffeurs ne peuvent plus exercer leur profession et éprouvent les plus grandes difficultés à trouver un autre emploi, vu leur âge, qui est généralement compris entre cinquante et soixante ans.

5153. — 13 mai 1965. — **M. Gabriel Montpied** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative** qu'un certain nombre de fonctionnaires en service en Tunisie et au Maroc n'ont pas bénéficié, malgré les différentes mesures prises en leur faveur, de reconstitutions de carrière compensant les préjudices qu'ils avaient subis de la part du gouvernement de fait de Vichy. Leur sort est évidemment différent de celui des fonctionnaires métropolitains frappés par ce gouvernement de fait et ils n'ont pas, en conséquence, été compris dans le champ d'application des ordonnances et lois qui, après la Libération, ont permis de réparer les préjudices causés à ceux-ci. Les fonctionnaires venant d'Afrique du Nord ont eu leurs situations réglées d'une part par l'ordonnance du gouvernement provisoire siégeant à Alger du 4 juillet 1943 puis par certains textes législatifs postérieurs, tels que l'ordonnance du 7 janvier 1959 et le décret du 13 avril 1962. Il en résulte des problèmes extrêmement complexes mais qui doivent recevoir une solution. Déjà saisi de ces questions, M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative a manifesté le désir de rechercher, avec les intéressés, les mesures à prendre en leur faveur. Il lui demande en conséquence quel est l'avancement des études auxquelles, en liaison avec M. le ministre des affaires étrangères et M. le ministre des anciens combattants, ses services ont dû se livrer et dans quels délais pourront être prises les mesures propres à faire cesser la discrimination dont souffrent actuellement les anciens fonctionnaires d'Afrique du Nord, victimes de la guerre et du régime de Vichy.

5154. — 13 mai 1965. — **M. Marcel Molle** rappelle à **M. le ministre de la justice** qu'en vertu de la législation sur la publicité foncière aucun héritier ne peut disposer de ses droits indivis sur un immeuble provenant d'une succession qu'il a recueillie pour partie avant que ne soit publiée une attestation notariée relatant la dévolution de cet immeuble et lui demande comment cet héritier pourra procéder si l'un de ses cohéritiers dont l'existence est certaine, mais dont l'état civil est inconnu, refuse de s'intéresser à la succession et, se trouvant à l'étranger, ne donne aucune réponse aux démarches faites pour recueillir son acceptation.

5155. — 13 mai 1965. — **M. André Méric** fait respectueusement remarquer à **M. le Premier ministre** que sa réponse à la question écrite n° 5042 (Journal officiel du 28 avril 1965, débats parlementaires, Sénat, p. 132) est entachée de contre-vérité et d'interprétation abusive. C'est ainsi que la référence à l'article R. 70 du code électoral ne saurait établir le bien-fondé des faits et gestes du chargé de mission d'un cabinet ministériel mis en cause. Le texte

invoqué n'autorise pas un citoyen à prendre connaissance des procès-verbaux électoraux et des pièces annexes au service préfectoral des élections. L'article R. 70 stipule : « un exemplaire de tous les procès-verbaux établis dans les différents bureaux de vote de la commune reste déposé au secrétariat de la mairie. Communication doit être donnée à tout électeur requérant jusqu'à l'expiration des délais prescrits pour l'exercice des recours contre l'élection ». En la circonstance l'interprétation de ce texte réglementaire est pour le moins abusive. Personne n'est habilité à examiner les procès-verbaux électoraux et les pièces annexes au service préfectoral des élections, cette liberté ne peut s'exercer qu'au sein de la mairie. Cette faveur prend l'allure d'un abus de pouvoir et démontre parfaitement le peu de respect que l'on porte en haut lieu aux textes réglementaires. Par ailleurs, il attire son attention sur le fait que lui-même ne s'est pas rendu au service préfectoral des élections pour consulter les procès-verbaux, mais pour accompagner, à leur demande, ceux de ses amis qui désiraient déposer un recours auprès du tribunal administratif. Cette erreur dans la réponse du Premier ministre montre par ailleurs que l'on n'hésite pas à utiliser la contre-vérité pour répondre à un « honorable parlementaire », pratique que ne peuvent que désavouer la logique et la raison à moins que le respect que l'on doit désormais à un parlementaire n'ait pas plus de valeur qu'une contre-vérité. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour mettre un terme à de tels excès et les sanctions qu'il entend appliquer à un chargé de mission d'un cabinet ministériel auteur d'un abus que ne légitime aucun texte.

5156. — 13 mai 1965. — M. Roger Menu, rappelant, d'une part, le long délai qui s'écoulera nécessairement avant la généralisation du temps plein hospitalier et, d'autre part, les nombreuses difficultés rencontrées par les administrateurs locaux à la suite de la promulgation continue de textes successifs d'interprétation et parfois d'application difficiles comme l'arrêté du 18 septembre 1963 concernant la garde et l'astreinte du médecin hospitalier, demande à M. le ministre de la santé publique et de la population : 1° s'il envisage la mise à l'étude, en collaboration avec les organisations

syndicales intéressées, d'un statut du médecin hospitalier à temps partiel, définissant les droits et les devoirs respectifs du médecin et de l'administration, véritable charte du corps médical hospitalier à temps partiel, se substituant une fois pour toutes à celle du R. A. P. du 17 avril 1943 ; 2° dans l'affirmative, s'il est disposé à reconnaître dans cette charte, aux médecins hospitaliers, la plénitude de leurs droits sociaux, notamment en matière de retraite complémentaire du type Ipacte puisque, comme semble l'indiquer une jurisprudence naissante, l'activité du médecin hospitalier à temps partiel en astreinte à domicile dans l'attente de l'urgence hospitalière, commence à être reconnue et comptabilisée parmi les heures de travail ouvrant droit aux prestations sociales de l'assurance maladie (décisions des commissions de première instance de sécurité sociale de la Roche-sur-Yon et de Melun) ; 3° s'il se propose de prendre l'initiative d'une mesure législative tendant à accorder au personnel médical vacataire, le droit aux congés payés dont il est actuellement privé.

## REponses DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### INTERIEUR

M. le ministre de l'intérieur fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 5093 posée le 24 avril 1965 par M. Claudius Delorme.

#### SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

M. le ministre de la santé publique et de la population fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 5077 posée le 22 avril 1965 par M. Marcel Legros.