

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

COMPTE RENDU INTÉGRAL

27^e SÉANCE

Séance du mardi 26 mai 1992

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 1375).
2. **Rappel au règlement** (p. 1375).
MM. Philippe François, le président.
3. **Candidature à un organisme extraparlémentaire** (p. 1375).
4. **Régime du travail dans les ports maritimes.** - Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1375).
Discussion générale : MM. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer ; Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques ; José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Jean-François Le Grand, Paul Caron, Henri Collard, Jacques Bialski, Félix Leyzour, Maurice Schumann.
Clôture de la discussion générale.
M. le rapporteur.
5. **Nomination d'un membre d'un organisme extraparlémentaire** (p. 1391).
Suspension et reprise de la séance (p. 1391)

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

6. **Commission mixte paritaire** (p. 1391).
7. **Régime du travail dans les ports maritimes.** - Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1391).
M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer.
Question préalable (p. 1394)
Motion n° 1 de Mme Hélène Luc. - MM. Robert Pagès, Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques. - Rejet par scrutin public.
Article 1^{er} (p. 1397)
Amendement n° 5 de M. Félix Leyzour. - MM. Félix Leyzour, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.
Amendements n°s 6, 13 de M. Robert Pagès, 7, 10 de M. Félix Leyzour, 8, 9 de M. Louis Minetti, 11 de M. Hector Viron et 12 de M. Ivan Renar. - MM. Robert Pagès, Félix Leyzour, Louis Minetti, Ivan Renar, le rap-

porteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet, par scrutin public, de l'amendement n° 6 ; rejet des amendements n°s 7 à 13.

Amendement n° 14 de M. Hector Viron. - MM. Ivan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 16 de M. Félix Leyzour. - MM. Félix Leyzour, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

MM. José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; le secrétaire d'Etat.

Amendements n°s 17 de M. Louis Minetti et 18 de M. Robert Pagès. - MM. Louis Minetti, Robert Pagès, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet des deux amendements.

Amendement n° 19 de Ivan Renar. - MM. Ivan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 20 de M. Louis Minetti. - MM. Louis Minetti, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendements n°s 21 et 22 de M. Félix Leyzour. - MM. Félix Leyzour, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet des deux amendements.

Amendements n°s 23 de M. Félix Leyzour et 24 de M. Hector Viron. - MM. Félix Leyzour, Ivan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet des deux amendements.

Amendement n° 15 rectifié de M. Robert Pagès. - MM. Robert Pagès, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 25 de M. Hector Viron. - MM. Ivan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 26 de M. Ivan Renar. - MM. Ivan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 27 de M. Louis Minetti. - MM. Louis Minetti, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 28 de M. Robert Pagès. - MM. Robert Pagès, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.
Adoption de l'article.

Articles 2 et 3. - Adoption (p. 1408)

Vote sur l'ensemble (p. 1408)

MM. Louis Minetti, Hubert Durand-Chastel, Jean-Pierre Tizon, René Régnault, Emmanuel Hamel, le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption, par scrutin public, du projet de loi.

8. **Transmission de projets de loi** (p. 1411).
9. **Dépôt d'un rapport** (p. 1411).
10. **Ordre du jour** (p. 1412).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Philippe François. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Philippe François. Monsieur le président, jeudi dernier, le Gouvernement français a accepté la réforme de la politique agricole commune préparée par la Commission de Bruxelles.

Cette réforme constitue, en fait, un enterrement à la sauvette de la politique agricole commune, élément constitutif du pacte communautaire de 1957.

Une fois encore, la Commission européenne, présidée par M. Jacques Delors, réussit, avec le temps, à imposer ses vues au Gouvernement français.

De plus, les fameux amendements dont se vantait M. le ministre de l'agriculture apparaîtront bientôt pour ce qu'ils sont : de la poudre aux yeux.

Les aides directes, fort coûteuses, seront progressivement laminées. Grâce aux quotas et à ces aides directes abondées par les gouvernements nationaux, chaque pays membre de la Communauté économique européenne pourra parvenir à son autosuffisance. Sur un marché mondial dont les prix sont dictés par les Etats-Unis, nous exporterons beaucoup moins, tout en important autant de produits de substitution de céréales. Notre excédent commercial ira en s'amenuisant. Notre élevage bovin verra sa crise s'accroître.

La réforme que l'on nous impose de Bruxelles, en enclenchant l'engrenage vers le classement de nos exploitants entre les performants et les assistés, met gravement en cause l'activité agricole telle que nous la concevons depuis trente ans.

Dans ces conditions, organiser des assises du monde rural relève de la provocation. Le traité de Rome est vidé de son contenu sans débat démocratique ! Et ce n'est pas en ruinant l'agriculture française que l'on permettra à l'Europe de progresser.

Encore une fois, le Parlement français est mis devant un fait accompli et c'est pourquoi, au nom du groupe du RPR, je tenais à en appeler devant le Sénat tout entier. (*Applaudissements sur les travées du RPR.*)

M. Emmanuel Hamel. Bruxelles fait le malheur de la France !

M. Yves Guéna. Maastricht ! Les droits du Parlement sont bafoués !

M. le président. Mon cher collègue, M. le secrétaire d'Etat à la mer vous a entendu. Il ne manquera pas d'informer son collègue M. le ministre de l'agriculture de vos propos.

3

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de son représentant au sein de la commission supérieure des sites, en remplacement de M. Paul Séramy, décédé.

La commission des affaires culturelles propose la candidature de M. Robert Piat.

Cette candidature a été affichée.

Elle sera ratifiée s'il n'y a pas d'opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

4

RÉGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES

Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 349, 1991-1992), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes. [Rapport n° 353 et avis n° 357 (1991-1992).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, MM. de Rohan et Balarello ont présenté sans complaisance, dans leurs rapports écrits, le contexte économique préoccupant de nos ports, contexte dans lequel s'inscrit le projet de loi qui est aujourd'hui soumis à l'examen de la Haute Assemblée. S'agissant de ce projet de loi, je les remercie d'avoir décrit avec pertinence les principes qui inspirent une réforme que M. le rapporteur a estimé urgent d'engager. Comment ne souscrirais-je pas à ce souhait ?

Mais vous conviendrez, monsieur le rapporteur, que l'importance des enjeux et l'ambition exprimée par le Gouvernement d'engager non de simples mesures ponctuelles d'ajustement, comme celles qui ont été entreprises dans le passé,

mais une réforme de fond impliquant l'ensemble de la filière portuaire, n'autorisait pas à confondre urgence et précipitation.

J'ai entendu, ici et là, parler d'une démarche hésitante. Vous me permettrez de contester avec vigueur une telle appréciation !

M. Jacques Bialski. Très bien !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Monsieur le rapporteur, vous insistez, dans votre excellent rapport écrit, sur l'ankylose des comportements et la rigidité des situations acquises dans le secteur de la manutention, au terme de plusieurs décennies de relations bien spécifiques entre ouvriers dockers et employeurs.

Vous évoquez également la nécessité d'un traitement global des difficultés des ports français, rejoignant en cela l'objectif du Gouvernement.

Qui pouvait croire qu'une remise en cause radicale de l'organisation du travail dans les ports, non seulement dans les pratiques de l'activité professionnelle, mais aussi dans le mode des relations de travail, se réaliserait promptement ? Qui pouvait croire qu'une démarche d'ensemble, qui bouleverse largement les idées reçues en ne se focalisant pas sur le seul secteur de la manutention mais en recomposant la filière de tous les éléments concourant à l'amélioration du passage portuaire, allait de soi ?

A l'évidence, la réponse est négative et elle justifie pleinement la longue phase préalable de travaux que le Gouvernement a engagée.

Ce processus de concertation a duré un an.

Engagé dès la fin de l'année 1990, il devait aboutir à l'annonce du plan gouvernemental, en novembre dernier. Il s'agit là d'une démarche sans précédent, qui a associé l'ensemble des acteurs économiques et des partenaires sociaux intervenant dans l'activité portuaire et la chaîne des transports. Elle s'est traduite par plus de vingt réunions au cours desquelles l'échange d'idées le plus large a été assuré.

Ce ne fut pas et ce n'est toujours pas une moindre gageure que de réunir des professions - les armateurs, les transitaires, les chargeurs, les manutentionnaires - qui, le plus souvent, s'ignoraient, quand elles ne se concurrençaient pas, de les associer dans le projet commun de la reconquête économique de nos ports et d'affirmer cet objectif tout au long de la chaîne des activités, afin de dégager un ensemble cohérent.

A l'issue de cette consultation, le Gouvernement a invité les partenaires sociaux de la manutention à négocier dans chaque place portuaire, en associant tous les acteurs institutionnels et économiques, les collectivités locales, les chambres de commerce et d'industrie et, bien sûr, les entreprises.

Sans doute - nous pouvons le regretter - les résultats n'ont-ils pas été à la hauteur des attentes du Gouvernement à la date qu'il s'était assignée, le 15 février dernier. Mais les contacts noués, les négociations, parfois déjà bien engagées, ayant permis l'amorce d'une réflexion commune sur un projet portuaire, le Gouvernement a décidé, à ma demande, de prolonger cette phase de négociation locale jusqu'au 15 juillet prochain.

Cette démarche revêt en effet un caractère essentiel : elle vise à faire déterminer par les acteurs eux-mêmes les conditions de la réforme engagée, dans le respect de la diversité du paysage portuaire français, qui voit coexister, à côté des grandes plates-formes internationales, un maillage serré de ports qui irriguent les économies régionales.

Elle se traduit, tout d'abord, par une responsabilisation des partenaires sociaux, qui devront assurer, en même temps que la modernisation de l'outil économique, la modernisation des relations de travail dans les ports, indispensable pour rétablir, dans un climat social apaisé, la fiabilité du service portuaire.

Cette démarche conduit également à une responsabilisation des partenaires locaux, qui devront prendre en main leur avenir et conjuguer le respect de leurs particularismes avec ce grand dessein national.

Tel est l'esprit de la réforme ; cette dernière constitue un cadre unique, certes, mais flexible, qui permet à chaque communauté portuaire de déterminer sa stratégie de développement, de choisir entre plusieurs schémas d'organisation du travail portuaire et de programmer le rythme qu'elle entend donner à cette évolution.

Le projet est ambitieux, l'enjeu est d'envergure ; la mise en œuvre, à n'en pas douter, sera longue ; nous travaillons aujourd'hui pour l'avenir.

Vous me permettrez de penser, mesdames et messieurs les sénateurs, que, compte tenu de l'ampleur de la tâche, le Gouvernement, non seulement a su relever le défi, mais s'est également attaché avec conviction, persévérance et méthode à progresser, étape après étape, vers l'objectif visé.

Le problème de la manutention est posé, nous dit-on, depuis des décennies. J'ai, pour ma part, le sentiment que les quelques semaines de délai qu'ont pris mes prédécesseurs et les quelques jours que j'ai moi-même mis à profit ne furent pas de trop pour engager un tel processus !

Réforme d'urgence, réforme de fond requérant par conséquent du temps pour faire connaître pleinement ses effets, réforme globale mettant en cohérence des mesures impliquant un bien grand nombre d'acteurs, la réforme de la filière portuaire est en marche et le débat que nous avons aujourd'hui même sur le régime législatif de la manutention ne doit pas conduire à occulter le reste.

Notre objectif est bien de renforcer, dans la perspective du grand marché européen, la compétitivité de l'ensemble de la filière portuaire française, dans tous ses maillons.

Permettez-moi donc, mesdames, messieurs les sénateurs, de faire le point de ces différents chantiers, auxquels votre commission des affaires économiques m'est apparu particulièrement sensible.

S'agissant de la desserte par voie ferrée, les efforts d'organisation et de compétitivité du réseau de transport spécialisé de conteneurs sont poursuivis, ainsi que l'amélioration qualitative. Il en est ainsi, en particulier, du maillage des systèmes informatiques des places portuaires, qui permettra un suivi des conteneurs en temps réel.

La SNCF s'apprête à mettre en service à court terme, là où les flux de trafics de vracs sont suffisants et les installations terminales adaptées, des « trains hyperlourds » - jusqu'à 3 600 tonnes de capacité unitaire - en liaison avec les grandes places portuaires et les chargeurs.

Enfin, le calendrier de mise en service du gabarit B, puis B+, nécessaires à la circulation des conteneurs hors normes, est désormais arrêté sur les grands axes du réseau national desservant nos ports, en particulier Le Havre et Marseille.

En ce qui concerne la desserte routière, grâce au travail mené continuellement au cours des dernières années, les distorsions diverses d'origine réglementaire avec les autres pays européens ont désormais été éliminées. De même, le prix du gazole se situe, depuis peu, à un niveau équivalent en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Il s'agissait, vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, d'une vieille revendication des transporteurs.

Les efforts doivent désormais porter prioritairement sur l'amélioration de la productivité des places portuaires et sur l'infrastructure routière et autoroutière d'accès.

Dans cette perspective, l'approbation définitive du nouveau schéma directeur autoroutier est l'occasion d'en préciser les échéances de mise en œuvre, en tenant compte de la priorité reconnue à la desserte des grands ports.

La desserte par voie d'eau, quant à elle, est appelée à bénéficier plus encore que les autres modes de transports terrestres de l'amélioration de la manutention dans les ports maritimes. Ainsi, le nouvel établissement public « Voies navigables de France », VNF, examinera tout particulièrement, en liaison avec les ports, l'interface maritime-fluvial et s'attachera, moyennant des dispositions appropriées, à développer les embranchements fluviaux dans les ports maritimes.

Le deuxième volet du plan gouvernemental comprend un ensemble de dispositions destinées à favoriser la modernisation de la gestion portuaire.

Au premier chef, ces mesures visent à l'amélioration des capacités financières des ports maritimes.

Les ports autonomes, établissements publics de l'Etat, ont bénéficié, au début de l'année 1989, de dotations en capital d'un montant total de 1,35 milliard de francs de la part de l'Etat, ce qui a permis une amélioration immédiate de leur situation financière et, de ce fait, une plus grande capacité d'intervention et de mobilisation pour des actions structurelles importantes.

Ces dotations en capital devraient donner lieu à rémunération au profit de l'Etat au taux de 3 p. 100 pour chacune des années 1991, 1992 et 1993, et de 5 p. 100 à compter de 1994.

Afin d'améliorer encore la capacité financière des ports autonomes et de leur permettre de participer, en liaison avec leurs partenaires, au financement des nouveaux investissements nécessaires, le Gouvernement a décidé d'abaisser à 1 p. 100 l'an la rémunération de ces dotations en capital pendant une période de cinq ans à compter de 1992.

L'effort financier ainsi consenti par l'Etat représente, pour l'ensemble des six ports autonomes maritimes métropolitains, une contribution cumulée de 216 millions de francs.

Toutefois, l'amélioration de la gestion portuaire, c'est aussi l'adaptation des procédures douanières.

Il est évident que la fluidité des échanges et la rapidité des procédures douanières constitueront de plus en plus, pour le chargeur et l'armateur, un élément très important d'appréciation du port et de choix des filières portuaires au sein de la CEE.

A cet égard, par rapport à leurs concurrents, les grands ports français ont l'avantage de disposer de systèmes informatiques performants, reliant les différents intervenants de la place portuaire, les autorités portuaires et les douanes.

Cet atout doit être valorisé pour accélérer les procédures douanières, permettre une anticipation des déclarations et réduire au minimum la durée d'immobilisation de la marchandise dans les ports, sans nuire pour autant à la qualité des contrôles douaniers.

Les ministères compétents ont réalisé conjointement une étude comparée des pratiques douanières au sein des pays de la Communauté. Cette étude a été prioritairement ciblée sur la situation des grands ports en France et dans le Benelux.

Grâce à une collaboration fructueuse entre les services, cette étude permet d'ores et déjà de dégager des conclusions et des orientations concrètes. Dès 1992, les services douaniers auront recours à de nouvelles méthodes de travail, qui permettront d'optimiser considérablement les taux de contrôle documentaire et physique des marchandises dans nos ports par rapport à la pratique actuelle.

J'évoquerai, enfin, un aspect qui, je le sais, intéresse nombre d'élus : il s'agit du volet domanial, qui concerne en particulier la constitution de droits réels sur le domaine public.

Les ports maritimes, implantés sur des emprises relevant du domaine public, attendent beaucoup d'une adaptation de ce régime, qui constitue actuellement un frein aux investissements durables en ne permettant aucun droit réel mobilisable, cessible ou susceptible d'être apporté en garantie par l'investisseur.

L'enjeu est clair : il s'agit, en attirant les investissements sur ces zones portuaires, d'impliquer plus largement les opérateurs privés, de développer les unités de production, de stockage, de transit et de distribution et de favoriser, par conséquent, la création d'emplois.

Le nouveau droit réel serait applicable aussi bien aux industriels s'implantant dans les zones industrialo-portuaires qu'aux mareyeurs aménageant ou modernisant leurs magasins à marée dans les ports de pêche, ou bien encore aux entreprises participant à l'équipement des terminaux portuaires.

D'ores et déjà, un groupe de travail interministériel a établi des propositions concrètes et l'élaboration d'un projet de loi, issu de ce groupe de travail, est engagée. Il appartiendra à mon collègue chargé du budget de vous le présenter le moment venu, et je souhaite que ce soit le plus tôt possible.

Je voudrais cependant lever toute ambiguïté à ce propos : il ne s'agit nullement de la privatisation du domaine public, qui est d'ailleurs le plus souvent constitué et valorisé à l'aide d'importants investissements publics.

Le plan gouvernemental intègre également une simplification de la gestion foncière des ports autonomes, par une déconcentration renforcée des procédures administratives actuelles. Un projet de décret est déjà élaboré et fait actuellement l'objet d'un examen interministériel ; il devrait être adopté avant l'été.

Enfin, les ports non autonomes ne sont pas oubliés : le nouveau cahier des charges type s'appliquera aux concessions dans les ports d'intérêt national et pourra servir de modèle aux ports décentralisés. Il s'efforcera de répondre aux exigences d'une meilleure gestion des services et de tenir compte de l'évolution du contexte économique.

Après quelques tests en vraie grandeur à l'occasion du renouvellement d'un certain nombre de concessions à des chambres de commerce et d'industrie, l'élaboration de ce

document se poursuit par une ultime concertation avec les partenaires de l'Etat et les différents ministères concernés, et le Conseil d'Etat l'examinera bientôt.

C'est dans ce cadre général que s'inscrit le texte de loi relatif au régime de la manutention, sur lequel je voudrais m'arrêter à présent.

Si je voulais le définir d'un mot, c'est encore immédiatement celui de responsabilité qui me viendrait à l'esprit. C'est ce principe, en effet, qui sous-tend les deux grands axes de la réforme législative qui vous est présentée, à savoir la mensualisation et la déperéquation.

Responsabilité, tout d'abord, des employeurs et des salariés, dans une relation contractuelle désormais directe et individuelle.

Telle est la signification de ces dispositions, qui créent une catégorie de dockers mensualisés, salariés d'une entreprise par un contrat de travail à durée indéterminée qui les place dans des conditions comparables à celles de la majorité des travailleurs de notre pays.

Responsabilité des places portuaires, ensuite, avec l'introduction de deux éléments.

Le premier permet à chaque place portuaire de gérer le nombre de ses dockers intermittents en ajustant, le cas échéant, ses effectifs. A cet égard, je le rappelle, une indemnité compensatrice est créée pour les dockers intermittents qui seraient touchés par une mesure de retrait de carte. Son montant, compris entre 30 000 francs et 100 000 francs selon l'ancienneté, est nettement plus favorable, vous le savez, que les indemnités de licenciement du droit commun du travail.

L'autre élément conduit chaque place portuaire à assumer les charges financières de sa gestion, en particulier les charges d'indemnisation du chômage des dockers intermittents, grâce à une cotisation des employeurs directement liée aux effectifs et au chômage local.

Je voudrais revenir quelques instants sur ces deux idées fondamentales.

La mensualisation, tout d'abord, suscite encore de la part des ouvriers dockers une réaction négative compte tenu du très fort sentiment d'indépendance propre à la profession. Mais ne s'agit-il pas, pourtant, d'un statut en faveur duquel ont lutté les confédérations syndicales depuis longtemps...

M. René Régnault. Eh oui !

M. Jacques Bialski. Tout à fait !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. ... et qui comporte des avantages sociaux que les dockers, enfermés dans leur refus, continuent de méconnaître ?

Faut-il rappeler que les dockers mensualisés auront désormais une rémunération constante et garantie, non soumise aux fluctuations saisonnières et aux aléas conjoncturels du trafic ?

Les possibilités de formation professionnelle et d'acquisition de qualifications devront être considérablement augmentées : aujourd'hui, les postes de travail dans la manutention portuaire exigent de plus en plus des spécialistes et une grande qualification professionnelle ; mais, du fait de l'intermittence, les entreprises de manutention ne sont guère incitées à former des ouvriers qui, de surcroît, iraient souvent travailler chez des concurrents.

Désormais, les entreprises devront compter dans leur personnel des agents hautement qualifiés pour opérer sur des matériels complexes et coûteux. Dès lors, les dockers pourront bénéficier de perspectives de carrière au sein de l'entreprise.

Les conditions d'hygiène et de sécurité devraient ainsi nettement s'améliorer et le nombre d'accidents du travail, actuellement trop élevé, devrait significativement baisser pour plusieurs raisons : d'une part, les dockers mensualisés participeront à un véritable comité d'hygiène et de sécurité de droit commun dans l'entreprise, ce qui n'est pas le cas actuellement ; d'autre part, la plus grande qualification des ouvriers dockers ne peut que diminuer les risques.

Enfin, les cotisations des entreprises étant désormais calculées suivant les règles de la sécurité sociale en fonction des coûts engendrés au titre des accidents de travail de leurs salariés, les entreprises auront à faire les efforts nécessaires pour prévenir ces accidents.

En outre, les retraites des dockers mensualisés seront - c'est un argument auquel j'attache une grande importance - progressivement revalorisées : en effet, actuellement, les cotisations des dockers au titre de la retraite sont assises sur un salaire très sensiblement inférieur au salaire réel ; comme les pensions de retraite dépendent directement des cotisations, le système actuel n'est pas du tout favorable aux dockers et à leurs familles.

Sur le fait syndical, enfin, le droit d'expression des salariés sera désormais garanti aux dockers mensualisés, dans le cadre du droit du travail : les dockers auront des délégués du personnel et participeront à des comités d'entreprise, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, avec la possibilité de participer ainsi à l'élaboration de leur propre avenir.

Cette loi est non pas - je le dis avec force, comme je l'ai fait devant l'Assemblée nationale - la fin de la présence syndicale dans les ports, mais un élargissement de ses responsabilités à l'intérieur des entreprises.

Il reste désormais à persuader les intéressés eux-mêmes, les ouvriers dockers dans leur ensemble et certaines entreprises de manutention, du bien-fondé de ces orientations.

La démonstration reste à faire, et le plus vite possible !

Il ne saurait être fait reproche aux travailleurs de la manutention de revendiquer leur attachement à un statut qu'ils estiment protecteur.

Sans doute la prétendue garantie d'emploi à vie conférée par le statut de 1947 s'avère-t-elle illusoire et correspond-elle plus sûrement à la certitude d'un emploi précaire affecté d'un taux de chômage qui peut dépasser - les rapports l'ont rappelé - 50 p. 100.

Mais les ouvriers dockers n'ont, à l'évidence, aucune référence concrète à substituer à ce modèle.

C'est dire la responsabilité qui s'attache aux employeurs de la manutention pour offrir dans les meilleurs délais le cadre précis de leurs offres d'embauche !

A cet égard, je soutiens totalement la revendication des dockers visant à refuser toute diminution de revenus dans le cadre de la mensualisation. Certaines propositions irresponsables d'employeurs ont ainsi pu faire naître des craintes et compromettre, avant même qu'elles ne s'ouvrent, les négociations sur le plan local.

M. Emmanuel Hamel. C'est vrai !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. C'est dire aussi l'importance du rôle que doit jouer la convention collective nationale de branche, car c'est bien dans ce cadre que se régleront les problèmes de salaire.

J'observe que l'union patronale des manutentionnaires a proposé, dans une charte sociale qui s'analyse comme un engagement unilatéral des employeurs, un certain nombre de dispositions communes, en particulier la détermination du salaire annuel minimal, qui ne pourrait être inférieur à 120 000 francs. Il convient, à présent, de traduire ces engagements dans un cadre paritaire avec l'élaboration d'une négociation collective de branche.

De même, l'union patronale a pris l'initiative, voilà quelques jours, d'inviter ses partenaires syndicaux à ouvrir sans délai cette négociation ; j'en prends bonne note et je demande instamment aux organisations professionnelles de répondre à cette invitation immédiatement. Qu'elles soient assurées que je les seconderais activement dans leur action.

J'estime, en effet, que l'urgence que votre Haute Assemblée, à l'instar du Gouvernement, s'accorde à reconnaître aux travaux législatifs en cours serait sans objet si le résultat de ces travaux n'était complété, sans délai, par un volet conventionnel couvrant l'ensemble - je dis bien l'ensemble - des catégories de dockers intervenant dans les travaux de manutention.

Un mot, enfin, sur le deuxième principe de la réforme : la déperquation du financement du régime de l'emploi des dockers, c'est-à-dire la responsabilisation financière de chaque place portuaire.

La loi permet la mise en œuvre de mécanismes d'ajustement des effectifs d'ouvriers dockers dans des conditions qui garantissent l'accompagnement social par les employeurs des décisions qui seront prises. Mais, sur ce plan, la période transitoire qui s'ouvrira à la date d'entrée en vigueur de la loi sera déterminante pour la bonne gestion à terme des effectifs d'ouvriers dockers.

A cet égard, vous le savez, le Gouvernement a proposé un plan social exceptionnellement favorable, qui comporte à la fois des mesures d'âge permettant des départs en retraite pour les dockers qui auront cinquante ans, jusqu'au 31 décembre 1993, et des mesures de reconversion comprenant une indemnité de 200 000 francs et un congé indemnisé de dix-huit mois.

Le bénéfice de ce plan est conditionné - dois-je le rappeler ? - à la conclusion d'un accord entre les partenaires sociaux de chaque port, avec la contribution éventuelle de toutes les instances locales qui le souhaiteraient.

Il est clair que la qualité des offres faites, tant pour embaucher des mensualisés que pour inciter les candidats au départ, ne saurait suffire. L'enjeu de ces négociations locales réside expressément dans la volonté de préparer les conditions optimales de l'exercice de l'activité portuaire. Celles-ci, à l'évidence, ne seraient pas réunies s'il devait y avoir des dockers laissés pour compte dans le cadre des négociations qui sont engagées ou qui vont s'engager.

Je ne saurais donc conclure mon propos sans renouveler un double appel, car cette réforme ne peut réussir sans l'engagement de tous, salariés et patrons, et sans une évolution économique et sociale collective et maîtrisée.

J'en appelle aux dockers pour que la raison l'emporte sur la défense aveugle d'un monde dépassé, voué de toute façon à la disparition, pour que le dialogue s'instaure rapidement dans les ports, afin que la plan social se mette en place à l'échelon national. En effet, la négociation de la convention collective est une urgence absolue.

J'en appelle également aux employeurs. L'heure est non pas à la revanche sociale mais à la construction d'un secteur économique dynamique et puissant, fondé sur des relations sociales respectant les intérêts des travailleurs. Le Gouvernement y sera particulièrement attentif. J'ai déjà eu l'occasion de dire - et je le confirme solennellement devant vous aujourd'hui - que j'y veillerai personnellement.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre attention et, par avance, du soin que vous apporterez à l'examen d'un projet de loi qui a recueilli, vous le savez, une très large majorité à l'Assemblée nationale.

Je ne doute pas que les sénateurs adhèrent à la démarche entreprise au bénéfice de nos ports, de leurs travailleurs, de nos entreprises, du pays tout entier. (*Applaudissements sur les traversées socialistes, ainsi que sur celles du RDE, de l'union centriste, du RPR et de l'UREI.*)

M. le président. La parole est à M. Josselin de Rohan, rapporteur.

M. Emmanuel Hamel. On va de Josselin en Josselin ! (*Sourires.*)

M. Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. C'est la seule collusion qu'il y ait entre nous, monsieur Hamel, notre prénom et notre nom, si l'on excepte le fait que nous sommes tous deux bretons et que nous nous connaissons depuis longtemps !

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les ports français connaissent aujourd'hui leur heure de vérité : s'ils sont capables de se réformer et d'adapter leurs pratiques et leur gestion aux exigences de la demande et aux impératifs de la concurrence, ils seront les instruments efficaces de notre commerce extérieur et les moteurs de notre développement industriel. Le *statu quo* les entraînerait vers un déclin inéluctable dont ils ne se relèveraient sans doute pas.

L'observation de la situation dans nos ports conduit à un constat cruel : même si, de 1983 à 1990, on a pu enregistrer une croissance du trafic pour l'ensemble de nos ports, qui s'est étagée entre 0,5 p. 100 et 3 p. 100 par an, en dix ans l'activité totale a diminué de 10 p. 100.

Le trafic des marchandises diverses et des vrac solides n'a pu compenser la chute des importations d'hydrocarbures. De plus, les trafics conventionnels, tels le bois, les sacs, les tubes, qui sont les plus générateurs d'emplois, ont émigré vers d'autres sites.

Dans le même temps, c'est-à-dire entre 1982 et 1992, Anvers a vu son tonnage croître de 20 millions de tonnes, Brême de 12 p. 100, Bilbao de 20 p. 100, Zeebrugge de 100 p. 100. Le tonnage du seul port de Rotterdam a égalé, en 1991, celui de l'ensemble des ports français.

Anvers reçoit autant de conteneurs que tous nos ports et Rotterdam plus du double. En dix ans, le trafic de conteneurs a plus que doublé à Hambourg et Brême, triplé à Anvers, alors qu'il n'a crû, pour la même période, que de 25 p. 100 en France.

Le trafic d'origine française, attiré par les ports étrangers, est passé de 14,3 millions de tonnes en 1983 à 20,8 millions de tonnes en 1990. En valeur, le total des marchandises détournées atteint 192 milliards de francs, soit le tiers de ce qui transite par nos ports. Cette constatation est d'autant plus alarmante qu'il s'agit de marchandises riches, génératrices de profits et donc d'investissements potentiels et d'emplois.

Au total, ce que l'on nomme communément « détournement de trafic » représente 7 p. 100 de notre commerce extérieur en volume et 25 p. 100 en valeur.

La comparaison entre les coûts de passage portuaires français et belges nous est très défavorable. Pour les conteneurs, le coût par boîte est de 1 125 francs au Havre contre 750 francs à Anvers. Pour les fruits en carton non palettisés, le coût de passage de la tonne est de 350 francs à Dieppe et au Havre, et de 280 francs à Marseille, contre 145 francs à Anvers ou à Zeebrugge. Pour les bobines d'acier, le coût à la tonne est de 60 francs en France contre 15 francs à Anvers.

C'est la manutention, beaucoup plus que les droits de port, le lamanage et le remorquage, qui est à l'origine, pour tous ces produits, de nos surcoûts par rapport aux ports belges.

Pourtant, les ports français sont encore à la source de 326 000 emplois, 50 000 relevant directement de l'activité portuaire, 76 000 étant implantés dans les zones industrielles immédiatement attenantes aux ports et 200 000 étant induits par les activités intermédiaires - services, stockage, distribution - ayant un lien direct ou indirect avec le secteur maritime ou le transport.

Les équipements de nos ports, il faut le dire, sont loin d'être inférieurs à ceux de leurs concurrents européens. Les terminaux spécialisés français pour le déchargement des conteneurs sont parmi les plus performants. Nos ports peuvent accueillir des navires de très grande capacité et les décharger dans un minimum de temps.

Cependant, comme le notait M. Dupuydauby dans son rapport en 1986, ...

M. Emmanuel Hamel. Juste hommage à un excellent rapport !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. ... alors que l'Etat belge finance à 100 p. 100 les accès-écluses, l'Etat français n'apporte une subvention qu'à hauteur de 80 p. 100 de la dépense. Pour les quais, l'Etat belge accorde 100 p. 100 de subventions, alors que les quais ne sont subventionnés qu'à 60 p. 100 en France. Pour les outillages publics, les concours de l'Etat belge sont de 60 p. 100, contre 0 p. 100 en France.

De 1980 à 1985, les trois ports de Zeebrugge, Anvers et Gand ont reçu, en moyenne, 1,7 milliard de francs des pouvoirs publics belges contre 250 millions de francs pour la totalité des ports français.

Les causes des difficultés que doivent affronter nos ports sont donc complexes.

M. Jacques Dupuydauby, dans l'excellent rapport consacré à la filière portuaire qu'il avait remis, en 1986, au secrétaire d'Etat à la mer, écrivait : « Le manque de compétitivité des ports français se répartit à parts égales entre un surcoût de manutention et un surcoût des transports d'approche. Mais, dans un bon nombre de cas, les améliorations à apporter à l'un et à l'autre sont freinées par l'absence d'opérateurs capables de maîtriser et d'organiser rationnellement la chaîne de transport de bout en bout. L'archaïsme des mentalités, les corporatismes et avantages acquis, l'émission de responsabilités, le manque d'esprit commercial sont ainsi les causes fondamentales de nos handicaps. »

Il ajoutait : « Pour gagner, il faut changer et changer vite... Si le courage politique venait à faire défaut et si les professionnels du transport n'acceptaient pas de remettre en cause habitudes et privilèges, le déclin serait irrémédiable et scellerait pour longtemps dans l'échec le destin de nos grandes régions portuaires. »

La réforme du régime du travail dans les ports maritimes constitue l'une des pièces essentielles de la rénovation de la filière portuaire. Elle est rendue nécessaire par les change-

ments intervenus dans le domaine du travail portuaire mais aussi en raison des effets pervers nés de l'application de la loi du 6 septembre 1947.

Depuis trente ans, les ports ont connu un développement technologique continu qui a eu pour effet de remplacer l'effort humain par la technique et de transférer les tâches manuelles répétitives des hommes aux machines.

Dans les années soixante-dix, l'apparition des conteneurs a introduit une véritable révolution dans le domaine du conditionnement des marchandises. L'automatisation et l'utilisation de l'informatique ont fait disparaître les emplois de manœuvre au profit des fonctions de conduite et de surveillance.

Le chargement d'un navire de 6 000 tonnes de sacs de sucre ou de farine nécessitait sept jours de travail, à raison de vingt-cinq hommes employés chaque jour, soit une offre de travail de 175 journées. En 1992, le même navire, grâce à de nouvelles techniques de manutention, peut être chargé par quinze hommes en vingt-deux journées de travail.

Depuis 1980, le volume de travail a baissé de 7 p. 100 à 10 p. 100 l'an. Le nombre de journées de travail proposées aux ouvriers dockers, qui s'était maintenu, en moyenne, à 2,5 millions entre 1970 et 1980, est tombé à 1,2 million en 1992.

Malgré des efforts réels de productivité et d'adaptation, le nombre des dockers est trop élevé, aujourd'hui, pour les perspectives de travail. Le taux d'inemploi est très important élevé : s'il peut dépasser 55 p. 100 dans certains ports, il se situe, en moyenne, à 30 p. 100, et ce malgré de coûteux plans de dégageant des effectifs excédentaires.

En second lieu, la loi de 1947 a eu des effets pervers, même si elle a constitué un progrès considérable dans la mesure où elle a permis de réglementer l'accès à la profession, d'humaniser les conditions de travail et de prévoir l'attribution d'une rémunération en cas de chômage.

Pourtant, cette loi a contribué à pérenniser, dans le domaine de la manutention, des conditions de travail qui apparaissent aujourd'hui comme anachroniques et anti-économiques.

Les entreprises de ce secteur, en effet, ne sont pas propriétaires de l'outillage puisqu'elles le louent aux ports. Elles ne disposent pas de leur main-d'œuvre puisqu'elle leur est attribuée par le bureau central de la main-d'œuvre et du port. Elles sont sises sur le domaine public maritime et, faute d'un système de concession idoine, elles ne peuvent - M. le secrétaire d'Etat l'a rappelé tout à l'heure - raisonnablement investir dans la réalisation d'équipements durables.

Ce système est coûteux et désresponsabilise les manutentionnaires qui n'ont de prise sur aucun des éléments essentiels de leur prix de revient. Il est pénalisant dans la mesure où les réformes de la manutention dans les ports du Nord, de Méditerranée, de Grande-Bretagne, donc chez nos principaux concurrents, ont permis aux manutentionnaires étrangers d'être plus compétitifs que leurs homologues Français, ce qui explique l'urgence d'une réforme.

L'Etat joue, en théorie, un rôle prépondérant au sein du trio qu'il forme avec les dockers et les entreprises pour gérer les bureaux centraux de la main-d'œuvre. C'est le représentant de l'Etat qui délivre et qui retire les cartes professionnelles ; c'est l'Etat qui fixe par arrêté les effectifs nécessaires pour par port et qui doit prendre toutes les dispositions utiles pour les adapter aux besoins du trafic. Je relève que l'objectif visant à maintenir l'emploi national dans ce secteur au-dessous du seuil de 25 p. 100 n'a jamais été respecté : l'Etat n'a pas été un employeur diligent !

Un certain laxisme ou une certaine complaisance des pouvoirs publics, des professions portuaires et la pression répétée du syndicat le plus représentatif des dockers ont conduit ces derniers à intervenir dans des secteurs non prévus initialement par la loi.

La réduction des perspectives d'emploi a amené les dockers à tenter de s'imposer dans des terre-pleins non situés sur le domaine public ou dans des activités qui, par définition, excluaient toute intervention manuelle, tel, par exemple, le déchargement des navires transporteurs de soufre liquide ou d'ammoniac.

L'embauche a fait l'objet d'un véritable monopole de fait au profit de la CGT. Dans son rapport, M. Dupuydauby écrivait : « Aujourd'hui, rien ne se fait sans elle : obligation de détenir la carte pour travailler ; transmission des cartes de

pères en fils ; monopole de gestion des caisses de répartition sur lesquelles le syndicat prélève des frais de fonctionnement ; bénéfice de la formation professionnelle. »

Le régime d'indemnisation pour accident est tel que la victime perçoit une rémunération non imposable supérieure à celle dont bénéficie le travailleur en activité, puisque le taux journalier est calculé sur la base de la rémunération de la journée effective de travail, à l'exclusion des jours de chômage. La Cour des comptes a dénoncé ce phénomène, qui correspond à du chômage masqué.

Tout docker ayant travaillé quinze jours a droit à deux jours et demi de congé. Le salarié de droit commun doit avoir travaillé un mois pour bénéficier du même avantage. Toutefois, la rémunération du docker pour chaque jour ouvrable est calculée sur la base du salaire d'activité comme s'il avait travaillé tous les jours. En outre, le droit au repos compensateur n'est nullement soumis à un seuil minimal de journées travaillées.

Les modifications intervenues dans la consistance du trafic portuaire ont entraîné, de manière générale, un chômage larvé. Les pratiques malthusiennes ont souvent conduit à employer deux dockers là où il n'en fallait qu'un, à ne pas utiliser complètement le temps de travail pour favoriser l'intervention de nouvelles équipes, à refuser toute polyvalence de la main-d'œuvre.

A ces méthodes, les professionnels ont répliqué en sous-trayant le plus grand nombre possible d'activités à l'enceinte portuaire et en les transférant au domaine privé. Les chargeurs, quant à eux, ont dirigé les marchandises vers des ports étrangers moins chers et plus fiables.

La caisse nationale de garantie des ouvriers dockers n'aura pas permis, en raison du jeu de la péréquation nationale, d'alléger les coûts d'exploitation de nos ports : la charge de l'indemnisation étant supportée par tous les ports, ceux dont le taux d'emploi est faible paient pour ceux dont le taux d'emploi est élevé.

Par ailleurs, la loi n'incite pas les ports à réduire systématiquement l'emploi, puisque les gains de productivité ne sont pas acquis aux bons gestionnaires qui, en réalité, paient pour les moins rigoureux.

Il est, dans ces conditions, quelque peu choquant de constater que, malgré la stagnation des trafics et la poursuite de la conteneurisation, plus de 1 600 cartes G supplémentaires ont été distribuées entre 1982 et 1986, alors que, dans le même temps, on s'efforçait de dégager 2 600 dockers intermittents. A Lorient, par exemple, seize cartes G ont été récemment distribuées alors que le port emploie plus de 130 dockers. Ces pratiques sont absolument aberrantes.

Ainsi, 60 p. 100 des dockers préretraités ont été remplacés par des jeunes, le coût de l'indemnisation des dockers en sur-nombre s'étant élevé à 1 330 millions de francs. Mes chers collègues, on ne peut pas faire en même temps une chose et son contraire.

Aujourd'hui, 4 000 emplois doivent être supprimés, alors que l'âge moyen des dockers est d'environ quarante ans. Cela explique les vives réactions d'une profession qui est particulièrement touchée. Même si les débordements ne doivent pas être excusés, on peut comprendre l'émotion qui saisit des hommes, qui exercent depuis de très nombreuses années un métier pénible, à l'idée qu'ils seront voués sinon au chômage du moins à la préretraite ou à une reconversion.

Avant d'analyser le dispositif du projet de loi soumis à notre examen, je voudrais rendre hommage, monsieur le secrétaire d'Etat, à votre prédécesseur, M. Jean-Yves Le Drian, qui a eu le mérite et le courage d'entreprendre la réforme que nous examinons. Nous saluons la tenacité et la détermination dont il a fait preuve dans un environnement difficile.

Un sénateur du RPR. Très bien !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La réforme proposée par le Gouvernement a trois objectifs : l'efficacité, la responsabilité et l'équité.

La mensualisation des dockers doit permettre, enfin, l'existence d'une manutention plus efficace, animée d'un véritable esprit d'entreprise.

Désormais, l'intermittence sera non plus la règle, mais l'exception. Les effectifs répondront aux besoins réels de l'entreprise. Les salariés devraient bénéficier d'une meilleure qualification et d'une meilleure formation. La polyvalence des

travailleurs de la manutention pourra faire du contrat de travail à temps plein une nouvelle norme d'emploi. Le droit du travail s'appliquera pleinement aux entreprises de manutention, vous l'avez rappelé, monsieur le secrétaire d'Etat. Une convention collective nationale garantira aux salariés des avantages et des droits à l'instar des travailleurs d'autres branches.

La création de véritables entreprises sera un facteur de responsabilisation qui permettra une meilleure organisation du travail, une meilleure prévention des accidents du travail, une meilleure association des salariés à la conception des changements techniques.

La réforme doit agir dans le sens de la responsabilisation, non seulement des partenaires sociaux, mais aussi de l'ensemble de la communauté portuaire.

Tel est l'objet de la déperquation de la contribution patronale à l'indemnisation de l'emploi des dockers. Les bureaux centraux de la main-d'œuvre des ports indemniseront les dockers intermittents inemployés avec le produit des cotisations des employeurs du port. La CAINAGOD n'interviendra, à titre provisoire, que pour venir en aide aux BCMO ayant des ressources insuffisantes.

Lorsque seront atteints des seuils d'emploi fixés par décret, le BCMO devra retirer aux professionnels leurs cartes G et procéder à leur indemnisation.

Ainsi, les employeurs des ports où le taux d'emploi est faible n'auront plus à indemniser les dockers des ports où ce taux est élevé même si le taux de la cotisation est identique sur tout le territoire.

Enfin, le troisième principe sur lequel repose la réforme est l'équité.

La priorité de recrutement pour les emplois mensualisés sera accordée aux dockers intermittents et les entreprises de manutention ne seront autorisées à embaucher une main-d'œuvre extérieure que si les intermittents n'ont pas répondu à la totalité des offres. Les dockers mensualisés conserveront leur carte professionnelle même s'ils ont fait l'objet par leur employeur d'un licenciement économique.

Les dockers professionnels intermittents seront désormais ceux qui n'auront pu ou voulu être mensualisés. Ils conserveront leur statut pendant la durée de leur vie professionnelle mais ne seront pas, à terme, remplacés par des travailleurs jouissant d'avantages identiques. A terme, n'existeront donc plus que les dockers mensualisés et les dockers occasionnels.

Outre les garanties apportées par la loi, le Gouvernement a incité depuis plusieurs mois les partenaires sociaux à engager des discussions dans chaque port et les employeurs à conclure avec les représentants syndicaux une convention collective pour les mensualisés.

A défaut de conclusion de cette convention avant le 31 décembre 1993, c'est la loi qui fixera les conditions d'emploi des dockers professionnels mensualisés et intermittents.

En outre, un plan social, dont le coût est évalué à deux milliards de francs environ, et qui sera abondé par une participation de l'Etat de sept millions de francs, doit permettre d'indemniser les dockers qui quitteront volontairement la profession. Le délai d'option a été repoussé au mois de juillet par le Gouvernement.

L'ensemble de ces mesures, qui s'inspirent de celles qui ont été prises dans la plupart des pays de la Communauté, devrait permettre à nos ports de retrouver leur compétitivité et, à terme, de récupérer tout ou partie du trafic transféré dans les ports étrangers, partant, de fournir plus de travail aux dockers.

Soucieuse de voir au plus tôt se rétablir dans les ports français un climat social sain et des conditions de travail normales, la commission des affaires économiques a décidé de proposer le vote conforme du texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale. Elle forme le souhait que l'ensemble des partenaires sociaux fassent preuve d'ouverture d'esprit et de responsabilité afin que se noue l'indispensable dialogue entre employeurs et dockers. Elle demande au Gouvernement de prendre dans les meilleurs délais après le vote de la loi les mesures réglementaires indispensables à son application.

Au terme de cette intervention, je tiens à souligner que la réforme du régime du travail dans les ports ne constitue que le premier acte de la nécessaire réforme de l'ensemble de la

filrière portuaire, qui doit porter sur le régime d'exploitation du domaine public maritime, sur les professions portuaires, sur les modes de gestion des ports autonomes et nationaux.

Sans un engagement important de l'Etat dans le domaine des infrastructures ferroviaires, routières et fluviales, nos ports ne pourront soutenir la concurrence des ports de l'Europe du Nord dans le grand marché unique de 1993. Quand comprendra-t-on que nos ports sont non seulement les puissants auxiliaires de notre commerce extérieur, mais également des piliers de l'aménagement du territoire ?

Si la France veut encore jouer un rôle dans l'Europe qui se construit, elle doit être océane autant que rhénane, car l'océan n'est pas seulement une porte ouverte sur le rêve ou l'aventure, il est l'enjeu et l'instrument de formidables confrontations commerciales et politiques.

Si nous voulons que nos ports aient encore un avenir, gardons-nous de demander du temps au temps. Battons-nous de toutes nos forces pour la reconquête des marchés perdus et la modernisation de notre appareil portuaire : la prospérité de notre économie en dépend. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UREI et de l'union centriste.*)

MM. Maurice Schumann et Jean Chérioux. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes tous ici convaincus de l'importance du projet de loi que nous examinons aujourd'hui.

Le rôle de nos ports dans le commerce extérieur de la France, la place que nous entendons leur donner dans la perspective du grand marché européen, l'emploi et plus, généralement, toute une part de l'aménagement du territoire dépendent étroitement de la réussite de cette réforme qui, nous le savons bien, ne se résume pas à la seule question du statut des dockers. Elle suppose une réforme de l'ensemble de la filière portuaire, comme le soulignait notre collègue M. Josselin, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Pour ma part, je bornerai mon propos à la réforme du statut des dockers, et plus particulièrement à ses aspects sociaux, en évoquant, certes, le passé, mais surtout en essayant de dégager les conditions de son succès.

Cependant, dans le domaine du droit conventionnel, nous, législateurs, ne sommes pas maîtres du jeu. C'est sans doute pour nous un motif d'inquiétude, mais c'est aussi, j'en suis persuadé, une chance pour le succès de la réforme.

La modification de la loi de 1947 qui nous est proposée a, en effet, d'importantes incidences à caractère social, puisqu'il s'agit d'élaborer un nouveau dispositif législatif laissant une large part au droit conventionnel.

De la réussite des négociations collectives dépend le succès de la réforme, comme vous l'avez souligné voilà un instant, monsieur le secrétaire d'Etat.

Il importe donc, d'abord, que le dispositif législatif et les intentions du législateur soient suffisamment clairs, puis que les avantages de la négociation paraissent suffisamment incitatifs. C'est ce qui a motivé la saisine pour avis de la commission des affaires sociales.

Avant d'examiner plus au fond le statut de 1947 et la réforme qui nous est aujourd'hui proposée, il faut dire combien le législateur est attentif aux conséquences non seulement sociales et humaines, mais également culturelles, qu'engendrent, ici comme dans bien d'autres secteurs, les grandes mutations économiques et techniques actuelles.

Certes, les réalités économiques sont, comme on le dit aujourd'hui, incontournables.

La construction de l'Europe, mais aussi la concurrence impitoyable que se livrent tous les pays à vocation maritime nous imposent de réagir. Nous ne pouvons pas ne pas le faire, sous peine de disparaître, ce qui impliquerait beaucoup plus d'emplois perdus que ce qui est envisagé aujourd'hui et la disparition de la profession de docker.

Mais nous ne pouvons pas négliger les drames humains que sous-tend cette nécessaire réforme, avec les départs anticipés à la retraite, les efforts de reconversion, les déménagements de familles entières vers d'autres lieux de travail voire le chômage pour certains.

Nous ne pouvons oublier non plus que les dockers, après les heures sombres de notre histoire, ont participé à la reconstruction de la France, à une époque où la quasi-totalité du commerce extérieur de notre pays transitait par les ports.

Voilà pourquoi, mes chers collègues, nous devons tout mettre en œuvre pour que ces inéluctables mutations se passent au mieux et rapidement.

Notre collègue M. Josselin de Rohan l'a excellemment dit : il est urgent de réformer l'ensemble de la filière portuaire. J'ajoute qu'il est urgent de fixer le cadre juridique de la nouvelle profession de docker pour que cessent les inquiétudes et les conflits et pour que chacun retrouve la quiétude d'un emploi stable, même si cet emploi n'est pas celui qu'il pensait exercer jusqu'à sa retraite.

Cette indispensable réforme a donc été entreprise par les deux gouvernements qui viennent de se succéder, d'abord avec M. Jean-Yves Le Drian, puis avec vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je précise que la France est le dernier pays européen à réformer ce système, qui date de 1947 et qui était largement répandu après-guerre. A cette époque, il fallait reconstruire l'Europe et les échanges se faisaient essentiellement par voie maritime, d'où ce statut particulier, bien adapté aux besoins économiques du moment.

Mais une réforme est également nécessaire pour des raisons juridiques. En effet, une convention de l'Organisation internationale du travail déjà ancienne, puisqu'elle date de 1973, incite à l'institution d'emplois salariés stables. Ainsi, dans son article 2, elle encourage tous les milieux intéressés à assurer aux dockers, dans la mesure du possible, un emploi permanent et régulier.

Comme vous le savez, c'est loin d'être le cas aujourd'hui, même si le trafic, grâce aux techniques modernes de navigation, est beaucoup plus régulier et planifié.

Avant d'aborder le nouveau statut professionnel des dockers tel qu'il résultera de la réforme, il me paraît nécessaire de rappeler ce qu'est ce statut aujourd'hui, notamment pour l'analyser au regard de l'évolution du droit du travail.

Le statut des dockers de 1947 s'est développé en marge du droit commun du travail.

A l'origine - il faut le souligner - il était économiquement efficace et socialement innovant. Mais il s'est peu à peu rigidifié au fil des conflits sociaux et il n'a pu véritablement s'adapter aux évolutions du trafic maritime et de la manutention, notamment quand cette dernière s'est mécanisée et a adopté le transport par conteneur.

Le statut de 1947 repose sur quatre principes à savoir, le monopole de l'emploi, une gestion tripartite du système par l'Etat, les dockers et les entreprises de manutention, l'intermittence pour tenir compte des fluctuations du trafic et une indemnisation de l'inemploi fondée sur la solidarité entre ports à l'échelon national.

C'est sur ce dernier point que résidait la principale innovation sociale, car les Assedic n'existaient pas à cette époque. Rappelez-vous, en effet, que la convention entre les partenaires sociaux créant le régime d'assurance chômage telle que nous la connaissons date seulement de 1958.

Les bureaux centraux de la main-d'œuvre, les BCMO, gèrent l'emploi des dockers et la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, la CAINAGOD, verse les indemnités de garantie en cas d'inemploi. Ces indemnités s'élèvent actuellement à 102 francs par vacation chômée, soit 204 francs par jour.

La caisse a pour ressources les cotisations des employeurs, qui sont assises sur les salaires versés aux dockers professionnels. En conséquence, les ports qui emploient une main-d'œuvre nombreuse paient pour ceux où l'inemploi est important.

Ce système n'a pas su s'adapter. Il est resté en marge du droit du travail, qui a évolué dans un sens toujours plus favorable aux salariés. Il s'est donc en partie coupé des réalités techniques et économiques.

Si je dis « en partie », c'est parce que je reconnais que les dockers ont fait des efforts d'adaptation aux nouvelles techniques de manutention. Toutefois, parallèlement, ils ont refusé d'en accepter toutes les conséquences. On a donc assisté à une dérive du statut, et celui-ci a acquis un caractère rigide qui ne pouvait que le condamner, à terme.

Par exemple, le monopole d'emploi s'est transformé en un monopole syndical. Si cela a donné une force certaine aux revendications, cela a également rendu impossible bien des compromis qui auraient pu recueillir l'adhésion de tous.

D'abord, l'intermittence est devenue la règle, alors qu'elle n'était pas systématique. Ensuite, les conflits, qui se sont multipliés, ont abouti à la signature d'accords locaux dont l'accumulation, en créant un cocon protecteur imperméable à la réalité quotidienne du travail, se révèle aujourd'hui anti-économique. Enfin, par lassitude des conflits, l'Etat et les entreprises de manutention ont renoncé à exercer leurs prérogatives.

Ainsi, alors qu'il était prévu que le dépassement d'un taux de 25 p. 100 d'inemploi entraînerait un retrait des cartes professionnelles en surnombre, cela n'a jamais été fait, même lorsque la manutention s'est mécanisée.

Chacun a donc sa part de responsabilité.

Par ailleurs, le système n'a pu subsister que par des réductions d'effectifs menées par à-coups - les plans sociaux se sont succédé à partir de 1982 - au lieu d'être étalées dans le temps.

Le plan de 1987-1988 s'est d'ailleurs révélé particulièrement coûteux, avec 638 000 francs par docker reconverti et 2 256 dockers concernés.

Les effectifs sont ainsi passés de 14 200 en 1980, à 8 300 aujourd'hui. Mais, en raison des gains de productivité et des détournements de trafic, le taux d'inemploi est remonté en 1990 à 29,7 p. 100, avec des pointes bien supérieures dans certains cas. Je citerai seulement deux exemples : à Bordeaux, le taux d'inemploi s'est établi à 43,5 p. 100 et, à Dieppe, il est de 58,3 p. 100.

Au total, on peut dire que le statut est aujourd'hui anachronique. En effet, comme vous l'avez souligné, voilà un instant, monsieur le secrétaire d'Etat, il n'a pas bénéficié des progrès du droit du travail.

Ainsi, le statut n'a pas intégré la formation et les acquis relatifs à la formation et à l'intéressement. De plus, il est peu protecteur, car il n'étend pas aux dockers les avantages qu'ils auraient pu escompter en matière de retraite ou de maladie. Il est, par ailleurs, dévoyé, notamment par un recours abusif à la législation sur les accidents du travail qu'a d'ailleurs dénoncé la Cour des comptes dans un rapport spécial du mois de mars 1981. Enfin, les primes de rendement sont inadaptées à la mécanisation et les règles d'effectifs sont obsolètes.

Finalement, le statut est antiéconomique, parce qu'il a contribué à désresponsabiliser les employeurs, c'est-à-dire les entreprises de manutention, qu'un possible conflit collectif inquiète toujours.

En moyenne nationale, un docker travaille 144 jours, est inemployé 65 jours, est en accident du travail 31 jours, se trouve 30 jours en congés payés, 10 jours en repos compensateur et 15 jours en maladie. Ensuite, il travaille de 700 à 800 heures, alors que l'horaire normal est de 1 830 heures. Enfin, il gagne entre 218 000 francs et 280 000 francs par an. Ces salaires sont au même niveau que ceux des autres dockers européens, mais ces derniers travaillent beaucoup plus.

Ces chiffres sont connus de l'opinion publique ; ils ne contribuent pas à rendre populaire le mouvement des dockers.

Mais il faut également se mettre à leur place ! Ce système très particulier s'est construit progressivement et avec l'accord de tous. Or, brutalement, on vient leur dire : ce n'est plus possible, c'est irrationnel et cela coûte cher !

Il est vrai que ce n'est plus possible. Mais cette responsabilité collective que je viens d'évoquer montre bien que, si une réforme est nécessaire, elle doit comporter un important volet social et que chacun, l'Etat comme la collectivité portuaire, doit y contribuer.

J'en viens donc à la réforme, d'abord pour en définir le cadre législatif, puis pour en présenter les aspects sociaux, qui en constituent à la fois un préalable et la condition de son succès.

Ce projet de loi, qui comporte trois articles, réécrit, en fait, quinze articles du livre V du code des ports maritimes.

Le cadre législatif repose sur deux principes : la mensualisation et la dépérecation.

Il s'agit donc d'inciter les dockers intermittents à devenir les salariés des entreprises de manutention.

Les avantages attendus sont nombreux. Tout d'abord, pour les dockers, ce nouveau statut assure une véritable sécurité d'emploi et la possibilité de bénéficier des avantages du droit du travail, comme la formation continue, l'intéressement, la possibilité d'avoir une véritable carrière, la prévention des accidents du travail. Ensuite, pour les entreprises, il permet l'instauration d'un pouvoir hiérarchique, qui les rend responsables de l'efficacité de l'ensemble de la filière portuaire, et, surtout, il crée des conditions de fonctionnement qui leur permettent de mieux s'adapter aux évolutions économiques et techniques, notamment en leur ouvrant la possibilité d'investir, ce qu'elles faisaient très peu. Dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'Etat, il faudra bien évidemment réformer le régime de la concession publique dans les ports.

Le nouveau statut devrait également permettre de faire disparaître une certaine confusion des rôles, qui aboutissait parfois à un refus d'assumer ses responsabilités.

Par ailleurs, l'inspection du travail, qui était jusqu'à présent confiée aux directeurs de port, reviendra dans le droit commun, ce qui devrait la rendre plus efficace.

A côté des dockers mensualisés, subsisteront, en nombre réduit, les dockers intermittents et les dockers occasionnels.

Un mécanisme de seuils, qui a été assoupli par l'Assemblée nationale, organise les retraits de cartes en cas de sureffectifs.

Ce mécanisme fera intervenir, comme aujourd'hui, le taux d'inemploi, ainsi que, pour les seuls ports autonomes, la proportion de dockers intermittents par rapport aux salariés. Il appartiendra au Gouvernement de fixer le taux dans les limites établies par la loi.

Mais attention, monsieur le secrétaire d'Etat, à ne pas fixer des taux trop élevés : la conséquence serait la reconstitution d'un corps de dockers intermittents dont on sait par avance qu'à terme ils doivent disparaître. La réforme s'arrêterait alors à mi-chemin et risquerait d'être inefficace.

M. Maurice Schumann. Très juste !

M. José Balarello, rapporteur pour avis. En effet, la réforme n'a de chance d'aboutir qu'à la condition que soit instituée une véritable régulation des effectifs de dockers intermittents. Pour cela, en plus des seuils, le projet de loi retient le mécanisme de la dépérecation.

Actuellement, l'emploi dans un port donné est indemnisé par l'ensemble des ports français. Cette procédure n'incite pas à gérer les effectifs au plus juste. C'est ainsi qu'au moment même où l'on tentait de réduire les effectifs, c'est-à-dire à partir de 1982, 1 600 nouvelles cartes furent attribuées, avec pour conséquence un rajeunissement de la profession, rappelé par M. le rapporteur, un rajeunissement qui rend aujourd'hui plus difficiles les réductions d'effectifs par la voie des départs à la retraite.

Le nouveau dispositif vise à responsabiliser chaque port, qui devra financer lui-même l'inemploi de ses dockers, le taux de la cotisation, qui est assise sur les salaires versés aux dockers intermittents et occasionnels, étant fixé par port, en fonction du taux d'inemploi.

Un dispositif transitoire fondé sur la solidarité de l'ensemble des ports est cependant prévu pour éviter que les BCMO ne connaissent de trop grandes difficultés financières lorsque la réforme se mettra en place.

Mes chers collègues, le dispositif législatif de la réforme est bon. Les avantages économiques attendus et le retour dans le droit commun du contrat à durée indéterminée, considéré, à juste titre, comme plus protecteur - vous l'avez souligné, monsieur le secrétaire d'Etat - par tous les syndicats, à l'exception de la FNPD, justifient amplement que nous y adhérons.

Toutefois, ce dispositif législatif ne garantit pas le succès de la réforme. Son succès repose en fait sur celui des négociations collectives, qui ont débuté voilà déjà plusieurs mois. Trois raisons expliquent que le succès de la future loi dépendra de son accompagnement social.

D'abord, les dockers sont encore trop nombreux. Le dispositif ne fonctionnera donc que s'il repose sur des bases réalistes. Des plans sociaux de réduction d'effectifs sont indispensables.

Ensuite, la réforme reposant sur le volontariat, seuls les dockers qui le souhaiteront seront mensualisés. Il faut donc qu'ils sachent à quoi ils s'engageront. Des accords port par port sont nécessaires et ils devront être attractifs. En outre,

en cas de rupture du contrat à durée indéterminée, des garanties devront être données aux dockers devenus mensualisés pour qu'ils ne se trouvent pas dans une situation moins favorable que celle des dockers intermittents. Sur ce point, vous nous avez d'ores et déjà donné quelques assurances en commission, monsieur le secrétaire d'Etat.

Enfin, la convention collective nationale, dénoncée au mois de février dernier par l'Union nationale des industries de la manutention, ne concerne pas les dockers mensualisés. Une nouvelle convention pour tous les dockers est donc nécessaire.

On le voit, l'accompagnement social est primordial. Grâce à plusieurs dispositions qui ont été renforcées lors de leur examen à l'Assemblée nationale, le projet de loi tente d'inciter et de faciliter les négociations entre les partenaires sociaux.

A l'origine, lorsque M. Le Drian a présenté sa réforme, des négociations sur l'organisation du travail, les effectifs, la formation, la mensualisation, etc. devaient avoir lieu port par port. Elles auraient dû se terminer avant le 15 février c'est la date qui avait été fixée par votre prédécesseur. Etaient prévues, pour un montant total de 700 millions de francs, des aides de l'Etat destinées à faciliter les départs et les conversions volontaires. Au total, le plan social d'accompagnement était évalué à 2 milliards sur dix ans et devait concerner près de 4 000 dockers sur les 8 300 actuellement au travail. Les entreprises de manutention et la collectivité portuaire, y compris sans doute les collectivités locales, auraient apporté le reste.

Mais, suite aux nombreux conflits qui sont apparus depuis l'annonce de la réforme au mois de novembre 1991, ces négociations n'ont pas abouti. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez alors reporté la date du 15 février au 15 juillet. A ce jour - vous l'avez précisé en commission - seuls deux ports, Saint-Nazaire et Brest, ont signé de tels accords.

Dans ces conditions, il est difficile de savoir combien de dockers acceptent de partir et combien acceptent d'être mensualisés. Il semblerait cependant - vous nous l'avez aussi confirmé lors de votre audition - qu'un mouvement en faveur de la négociation port par port se dessine. Des propositions de mensualisation ont reçu un bon accueil, par exemple à Dunkerque, où, pour une offre de 550 postes mensualisés, les entreprises ont reçu 570 candidatures. Il faut espérer que la situation se déblocquera dès lors que la loi sera définitivement votée. Cela montre, une fois encore, qu'il est urgent de le faire.

Quoi qu'il en soit, ces négociations constituent bien une inconnue.

Une autre inconnue est le sort de la convention collective. Elle est évidemment nécessaire pour que la profession ne connaisse par un vide juridique, même partiel ; mais cela ne relève que des partenaires sociaux, même si le Gouvernement est prêt à les aider, ainsi que vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat.

De leur côté, les entreprises ont rendu publique une « charte sociale des entreprises de manutention portuaire », charte qui donne leur position et écarte toute tentation de « revanche ».

Il est évident que les négociations auront d'autant plus de chances d'aboutir que personne n'adoptera de position maximaliste ou provocatrice. Mais qui négociera du côté des dockers ? La FNPD refuse tout en bloc ; quant aux autres syndicats de salariés auxquels on pourrait faire appel - les articles L. 133-11 et suivants du code du travail donnent en effet au Gouvernement les moyens de combler ce vide conventionnel - ils ne sont pas, dans les faits, représentatifs de la profession.

Là encore, la réforme bute sur une inconnue. Chacun espère qu'une fois la loi adoptée la situation se déblocquera et que le syndicat des dockers acceptera de négocier la convention collective nationale.

D'autres inconnues subsistent. Que se passerait-il si le volontariat en faveur de la mensualisation était insuffisant ? Comment, alors, financer les inévitables retraits de cartes ? Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez fait état d'une possible solidarité nationale. Je la crois, en effet, nécessaire.

Une autre question a déjà été évoquée. Comment fixer les seuils par décret sans reconstituer un corps important de dockers intermittents, ce qui risquerait d'arrêter la réforme à mi-chemin ? Tout cela est affaire de mesure.

On le voit, le succès de la réforme n'est pas assuré. La réforme repose presque sur un acte de foi, mais un acte de foi « raisonné ». Y a-t-il d'autres possibilités ? Nous ne le pensons pas.

Dernières inconnues, les entreprises joueront-elles véritablement le jeu de la compétitivité européenne en répercutant, sur les coûts de passage portuaire, les gains de productivité et, surtout, le trafic perdu reviendra-t-il dans nos ports ?

Plusieurs sénateurs socialistes. Bonne question !

M. Hector Viron. C'est toute la question !

M. José Balarelo, rapporteur pour avis. Le Gouvernement a annoncé qu'il veillerait à ce qu'il en soit bien ainsi, notamment avec les comités locaux de suivi, en prenant éventuellement des mesures incitatives. Pour la commission des affaires sociales, ce suivi de la réforme est essentiel.

En effet, cela a été souvent dit, la réforme ne se justifie que si les ports retrouvent et développent leur trafic. Elle suppose donc quelques obligations fixées par la loi, mais elle dépend surtout de la sagesse et de la bonne volonté des parties prenantes. La commission des affaires sociales espère que la voix de la raison saura se faire entendre.

Mes chers collègues, j'en viens à la question importante : quelle peut être notre position sur ce texte ?

Le Gouvernement a su contenir toutes les velléités de le modifier au détriment des principes fondamentaux de la réforme. Le mécanisme est donc clair et il est apparu efficace à la commission des affaires sociales, même si certaines améliorations rédactionnelles pouvaient encore être apportées au cours de l'examen des articles ; monsieur le secrétaire d'Etat, à cet égard, je vous demanderai sans doute quelques précisions.

Cela dit, la réforme est urgente : les grèves se prolongent, la tension monte et l'ensemble de la filière perd, depuis sept mois, des sommes importantes, lesquelles s'élevaient à un milliard de francs.

Dans ces conditions, il peut paraître opportun de faire en sorte que le texte soit voté dans les plus brefs délais. Pour cela, il conviendrait de ne pas l'amender et de l'adopter dans les mêmes termes que l'Assemblée nationale. Telle est la position que M. de Rohan a soutenue, au nom de la commission des affaires économiques, et c'est également l'avis formulé par la commission des affaires sociales.

Selon nous, la réforme a des chances d'aboutir et de rendre compétitifs nos ports, sans sacrifier la profession de dockers, même si, pour certains, la reconversion sera une nécessité. Saisissons donc cette chance avec l'espoir que la sagesse et la raison l'emporteront et que l'agitation cessera pour laisser place aux discussions autour d'une table de négociation. (*Applaudissements sur les travées de l'UREI, du RPR, de l'union centriste et du RDE, ainsi que sur les travées socialistes.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe du rassemblement pour la République, 53 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 43 minutes ;

Groupe socialiste, 43 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen, 25 minutes ;

Groupe communiste, 22 minutes.

La parole est à M. Le Grand.

M. Jean-François Le Grand. Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de loi que vous nous soumettez aujourd'hui, et qui modifie le régime du travail dans les ports maritimes, revêt une importance particulière à quelques mois de l'entrée en vigueur du grand marché unique européen.

En effet, la concurrence à laquelle se livrent, depuis plusieurs années déjà, les grands ports de la CEE va encore s'accroître en raison de l'ouverture de cet espace économique unifié qui doit préparer la voie à un marché de plus en plus intégré.

La compétitivité, l'efficacité et la qualité de service seront donc au centre du défi essentiel que chacun des intervenants de la « filière portuaire française » doit relever s'il veut éviter une érosion rapide de ses parts de marché.

Or, la situation actuelle des ports français et les résultats enregistrés au cours de ces dernières années sont préoccupants. Leurs causes ont été clairement identifiées et il est à présent plus que nécessaire de remédier à ces handicaps, faute de quoi les principaux ports français seront condamnés à être des ports de seconde importance. Ce serait dommageable eu égard, non seulement à la capacité exportatrice de nos entreprises, mais également à un bon aménagement de notre territoire.

Quels sont ces handicaps ?

Ils résident tout d'abord dans les coûts du transport portuaire en direction ou en provenance des ports ; selon le rapport de M. Beaufile sur la compétitivité de nos ports face à leurs concurrents européens, le coût de la desserte terrestre constitue le premier facteur de la compétitivité de la filière portuaire.

Or, les ports français connaissent des coûts de préacheminement et de postacheminement souvent supérieurs de 20 à 25 p. 100 à ceux de leurs concurrents directs. Cela s'explique en partie par une desserte peu satisfaisante. La concurrence se jouant de plus en plus sur la notion de service intégré, il est clair que le transport terrestre est une composante importante et grandissante de la compétitivité des filières portuaires.

Souhaitons que les alliances politiques qui ont vu le jour dans certaine région tiennent compte de ce facteur de compétitivité !

Le deuxième handicap est celui des coûts de passage au port.

Ce coût représente de 5 à 10 p. 100 du coût total du transport d'un conteneur de point à point ; mais la manutention seule représente 50 p. 100 de ce coût et peut même atteindre 62 p. 100 pour certains trafics. La réduction du coût de la manutention portuaire constitue donc aussi un élément déterminant de la compétitivité. Il en va de même de la fiabilité du service rendu, c'est-à-dire, notamment, de l'absence de conflits sociaux répétés paralysant l'activité des ports.

Le troisième handicap réside dans l'insuffisante capacité commerciale de nos ports.

Le régime juridique appliqué aux ports est complexe et procède de logiques parfois difficiles à concilier. Privés d'une réelle autonomie, les ports n'ont pas toujours adopté un type de gestion convenant à leur rôle industriel et commercial.

A cela s'ajoutent certaines conditions douanières pouvant constituer un frein à leur développement. En effet, les ports français ne bénéficient pas, comme leurs concurrents, de procédures et surtout de pratiques douanières aussi attractives.

Quatrième handicap : les rigidités de la loi de 1947 portant statut des dockers. Comme je le rappelais lors de l'examen de la dernière loi de finances, en tant que rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour le budget des ports, des conflits ont durement affecté les ports, et ce sur tous les continents. Il faut cependant reconnaître qu'au cours des quarante années écoulées un contraste saisissant a trop souvent opposé les ports français, caractérisés par leur instabilité liée à des conflits sociaux, aux ports de l'Europe du Nord.

Le mauvais climat social, la fiabilité aléatoire, le coût excessif du transit, la crispation des dockers sur ce que beaucoup d'entre eux considèrent comme leur bible, cette loi de 1947, ont porté un préjudice certain aux ports français.

Cependant, les dockers ne doivent pas pour autant être les boucs émissaires d'une refonte de la loi de 1947.

D'une part, force est de constater que cette loi a instauré une certaine rigidité, notamment dans le monopole des opérations de chargement, de déchargement et de manutention au profit des dockers professionnels, ainsi que dans la création d'une indemnité de garantie pour le docker non embauché. Tout cela a été dit et redit par les rapporteurs ; je ne m'étendrai donc pas sur ce point.

D'autre part, le laxisme dont on a fait preuve dans son application a laissé monter le taux d'« inemploi » à des niveaux proprement inacceptables, puisqu'il fut en moyenne de 30 p. 100 au cours des dernières années et qu'il a parfois, dans certains ports, atteint, voire dépassé 40 p. 100.

Le projet que vous nous présentez aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, tend donc à remédier à l'un des handicaps majeurs de notre filière portuaire.

Je ne peux que vous féliciter d'avoir repris, en dépit des nombreuses pressions dont vous faites l'objet, le projet de loi déposé par votre prédécesseur, M. Jean-Yves Le Drian ; on me permettra d'ailleurs de m'associer, au nom de mon groupe, à l'hommage qui lui a été rendu voilà quelques instants par le rapporteur de la commission des affaires économiques.

Ce projet comporte trois éléments essentiels.

Le premier est la mensualisation de la main-d'œuvre, c'est-à-dire la fin d'un statut tout à fait exorbitant du droit commun du travail. Cela permettra, en outre, de créer un lien durable entre salariés et entreprises.

La deuxième est la « déperéquatation » du financement des indemnités d'« inemploi » ; de ce fait, chaque bureau central devra assurer les conséquences de sa gestion des effectifs.

Le troisième est la localisation de la gestion et de la régulation de l'effectif des dockers restés intermittents, le texte ouvrant une possibilité de radiation et de retrait de carte de docker intermittent.

Ces mesures, comme le rappelait notre collègue Josselin de Rohan, sont particulièrement courageuses, car elles ne rencontrent pas, tant s'en faut, l'approbation des organisations représentatives des ouvriers dockers. Ceux-ci doivent bien comprendre que le monde bouge et que s'accrocher à des situations dépassées est une attitude parfois suicidaire.

C'est pourquoi il est hautement souhaitable que le Sénat suive la position de la commission des affaires économiques, telle qu'elle a été exprimée par notre excellent rapporteur, et vote ce projet de loi dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale.

En prenant cette position, le groupe du rassemblement pour la République veut manifester publiquement sa volonté de voir la France occuper, dans le monde du XXI^e siècle, la place que son histoire lui assigne, que la géopolitique lui ordonne.

Le moment est en effet venu de jeter les bases d'une grande politique de la mer, une politique qui, comme le soulignaient récemment les élus maritimes du rassemblement pour la République, redonne à nos ports, dans le cadre d'une action ambitieuse d'aménagement du territoire, prospérité et dynamisme.

Ce texte est un des éléments de la politique que nous appelons de nos vœux. Nous le voterons donc, mais n'oubliez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'aucune réforme ne sera couronnée de succès si elle ne vise pas l'ensemble du dispositif portuaire. Nous sommes, par conséquent, dans l'attente des autres volets de votre action. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UREI, de l'union centriste et du RDE.*)

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

M. Paul Caron. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les ports français constituent incontestablement des sources d'emplois, notamment en favorisant l'implantation d'entreprises et en dynamisant les régions concernées par les activités qu'ils engendrent.

Il faut savoir que, si nos ports emploient 50 000 personnes, ils ont contribué à créer 76 000 emplois industriels directs et 200 000 emplois induits par les activités intermédiaires. Une étude de l'INSEE a mis, par exemple, en évidence l'impact des ports du Havre et de Rouen sur l'emploi : 37 000 emplois, soit 30 p. 100 du total, au Havre et 20 000 emplois, soit 10 p. 100 du total, à Rouen.

Malgré les difficultés, fort nombreuses, auxquelles ils ont à faire face, les ports français continuent néanmoins à traiter 50 p. 100 de notre commerce extérieur en tonnage. Rappelons que la France est le quatrième pays exportateur mondial, le deuxième par habitant, le quatrième importateur et assure 6 p. 100 du commerce international.

Ainsi, 25 p. 100 du commerce extérieur en valeur, soit 623 milliards de francs, et 50 p. 100 de nos échanges en tonnage - environ 300 millions de tonnes en 1990 - transitent par les ports français.

Les ports constituent également des pôles économiques régionaux dans la mesure où toutes les industries régionales tirent bénéfice de la proximité d'un port. Les effets d'entraînement que provoquent les activités portuaires sur l'ensemble de la région sont bien réels, non seulement en termes d'emplois nouveaux, mais aussi au regard de l'aménagement du territoire et du tourisme.

Cependant, force est de reconnaître que, tout en jouissant d'un potentiel de développement de haute qualité, les ports français souffrent d'entraves considérables, qui freinent la conquête de marchés nouveaux et entraînent même des chutes de tonnage pour certains trafics. Parmi ces entraves, figurent notamment le système d'organisation de la manutention et les règles de gestion du domaine public.

Les conséquences de cette situation sont bien connues. Ainsi, l'exposé des motifs du projet de loi que nous examinons aujourd'hui souligne : « Les ports français ne sont pas suffisamment fiables et compétitifs et les sureffectifs y sont très importants. L'écart de prix du coût de la manutention peut atteindre de 30 à 50 p. 100 entre les ports français et les grandes places étrangères, notamment les redoutables concurrents que sont, pour Le Havre et Dunkerque, les ports du Benelux.

Il convient de rappeler que les concurrents étrangers captent aujourd'hui 25 p. 100 du commerce extérieur français en valeur ; cette proportion a été encore plus élevée au cours des derniers mois, qui ont vu se succéder de très longs et très durs conflits sociaux.

Il faut savoir aussi que le port de Rotterdam bénéficie d'un trafic équivalent à celui de l'ensemble des ports français.

Entre 1980 et 1990, la baisse de l'activité de l'ensemble des ports français a été de 10 p. 100, alors que, parallèlement, les plus grands ports européens voyaient leur taux d'activité progresser au moins de 20 p. 100 et, parfois, de plus de 100 p. 100.

La progression du trafic français capté par les ports étrangers est également tout à fait étonnante puisque, en huit ans, elle s'établit à plus de 47 p. 100 en volume et à plus de 100 p. 100 en valeur.

Les conséquences sociales d'une telle situation sont évidemment très dommageables.

Le taux moyen de chômage des dockers ne cesse de croître. Il a atteint 30 p. 100 en moyenne en 1990, plus de 58 p. 100 pour le seul port de Dieppe, 56 p. 100 pour celui de Fécamp, 18 p. 100 pour celui du Havre, près de 50 p. 100 pour le port de Rouen, et ce malgré une baisse constante des effectifs, puisque 6 000 emplois de dockers ont été perdus en l'espace de dix ans.

Par ailleurs, depuis une quinzaine d'années, dans l'ensemble des pays maritimes, qui sont également nos concurrents, notamment dans ceux qui ont eu le courage de modifier le système d'organisation du travail portuaire, la tendance est au développement des emplois indirects et induits. Tel n'est malheureusement pas le cas dans notre pays.

Il est donc grand temps de réagir, afin de mettre en phase notre réglementation avec celles de nos concurrents les plus immédiats.

Le projet de loi tend, notamment, à favoriser le développement de la mensuralisation des dockers dans le cadre d'un contrat à durée indéterminée.

Cette réforme est assurément nécessaire. Force est de constater, en effet, que les conditions économiques et sociales qui ont justifié l'adoption de la loi de 1947, fondée essentiellement sur l'emploi journalier et l'interchangeabilité des hommes, n'existent plus.

Cette réforme permettra aussi de reconstituer des relations sociales normales entre les entreprises de manutention et les dockers qu'elles emploient, de responsabiliser les entreprises et de favoriser le libre jeu de la concurrence, comme il est normal dans une économie de marché, de promouvoir une nouvelle organisation du travail favorisant la permanence des emplois, avec le maintien des salaires et l'acquisition des droits issus d'un contrat de travail, et de prendre en compte l'indispensable dimension sociale de l'adaptation des effectifs des dockers aux besoins réels du trafic.

Le texte prévoit également que la contribution des employeurs à l'indemnisation du chômage ne sera plus calculée selon un barème unique dans tous les ports.

Ainsi, à la péréquation nationale, censée amoindrir la responsabilité de chaque entreprise, seront substitués des taux différenciés en fonction des sureffectifs constatés dans chaque port. Cela permettra de responsabiliser les principaux acteurs portuaires et de mettre en place un système de financement prenant en compte les efforts de développement entrepris par les différentes autorités portuaires.

Le texte met enfin en place un système indemnitaire plus avantageux que les indemnités classiques de droit commun pour les dockers qui se verraient placés en situation de non-emploi du fait de l'application de cette réforme. Il s'agit, me semble-t-il, d'une très bonne mesure, que l'on ne peut qu'approuver.

L'accueil qu'a réservé l'Assemblée nationale à cette réforme en adoptant le projet de loi à la quasi-unanimité prouve à quel point, devant l'enjeu européen du marché unique, il devenait urgent de lever les freins au développement et à la compétitivité des ports français et d'aligner la réglementation française sur celles de ses concurrents européens.

Il conviendra cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, de songer également à assouplir les règles de gestion du domaine public.

Il faut savoir, en effet, que les chefs d'entreprise hésitent de plus en plus à investir sur des terrains qui relèvent du domaine public, dont les règles de gestion sont souvent incompatibles avec les relations commerciales actuelles ; en effet, le crédit-bail et les prêts hypothécaires y sont, par exemple, interdits. Ces règles entravent les efforts engagés par les autorités portuaires pour promouvoir des réserves foncières importantes.

Pour ces motifs, il conviendrait d'assouplir, dans un très proche avenir, ces méthodes de gestion.

Sous le bénéfice de ces observations, le groupe de l'union centriste votera ce projet de loi, en souhaitant qu'il contribue à donner aux ports français, le nouveau souffle dont ils ont le plus grand besoin. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RDE, du RPR et de l'UREI, ainsi que sur les travées socialistes.*)

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

M. Henri Collard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, décidément, ce n'est que pas à pas que nous en finissons avec ce qu'il faut bien appeler l'« exception française ».

Le statut de 1947, adopté dans des conditions historiques qui, on me permettra de le rappeler ici, mirent la France au bord de la guerre civile (*Exclamations sur les travées communistes*), demeurait jusqu'à présent une particularité : une particularité paralysante pour la compétitivité des ports français.

En effet, dès les années soixante-dix, la plupart de nos voisins ont entamé un processus de profonde modernisation des relations sociales dans leurs ports, laissant notre pays loin derrière dans ce domaine.

Voilà seulement vingt ans, tous les ports européens étaient logés à la même enseigne : la manutention portuaire bénéficiait d'un statut dérogatoire au droit commun, centralisé et public. Il se justifiait par l'activité des docks, qui se caractérisait, d'une part, par l'intermittence et, d'autre part, par le recours à une main-d'œuvre nombreuse. Ne disait-on pas : « un colis, un homme » ?

L'accroissement de la concurrence entre les ports, la modernisation du travail portuaire ne permettent plus, depuis bien des années déjà, le maintien du système hérité de 1947, d'autant qu'il confère à un syndicat unique le monopole de l'embauche sur les docks, souvent au détriment de la rapidité et du coût du transport.

M. Hector Viron. Vous étiez bien jeune en 1947 !

M. Henri Collard. A dix-neuf ans, on réfléchit déjà.

M. Hector Viron. Peut-être, mais cela m'étonnerait que vous ayez eu connaissance de ce qui se passait à l'époque. Moi, je pourrais vous en parler !

M. Henri Collard. Chez la plupart de nos voisins, les dix dernières années ont été marquées par d'importantes réformes qui ont, toutes, un point commun : la volonté de rétablir les notions de droit commun dans les relations entre les entreprises de manutention et les salariés des ports.

La France entame donc la rénovation du régime de travail dans les ports maritimes. Il faut le dire avec force : cette réforme est attendue depuis longtemps, depuis très longtemps, depuis trop longtemps peut-être, par les milieux professionnels. Mais elle n'est pas l'affaire du seul monde maritime et portuaire.

C'est un enjeu pour la France entière et un enjeu pour l'Europe. Du succès ou de l'échec de cette réforme dépend la capacité de notre pays à poursuivre un effort largement entrepris par de nombreux ports tournés vers les marchés mondiaux.

Face à nos voisins et concurrents, les ports français ont deux handicaps essentiels : ils sont plus chers et donc moins compétitifs ; ils connaissent des arrêts de travail plus fréquents et sont donc moins fiables. Dans le coût total d'une escale, c'est la manutention qui coûte le plus cher : elle est de 50 p. 100 à 70 p. 100 en France alors que, dans les ports étrangers, elle s'établit à 30 p. 100 en moyenne. Charger un conteneur au Havre coûte 1 150 francs ; la même opération coûte 750 francs à Anvers.

On comprend, dans ces conditions, que bien des clients étrangers potentiels évitent nos ports. Mais de nombreux Français en font autant.

Soyons clairs : les grands ports français jouent leur survie dans cette affaire. Malgré des efforts remarquables consentis ces dernières années - je songe, par exemple, au « port rapide » mis en service par le port autonome du Havre - le trafic s'enfuira inexorablement vers la Belgique, les Pays-Bas, ou même l'Espagne, si le maintien des coûts ne permet pas de retrouver la compétitivité.

Mais par-delà le port, c'est l'ensemble d'une communauté qui vit à son rythme qui fait les frais de la perte de substance de l'activité maritime : emplois industriels en baisse, créations de plus en plus rares de sociétés de services.

C'est pourquoi la réforme était plus que nécessaire sous ses deux aspects que sont la mensualisation - régime commun des salariés - et la gestion, port par port, du financement du chômage des dockers.

Faire rentrer les dockers dans le droit commun des salariés, d'une part, donner davantage de responsabilités aux ports et encourager, ainsi, une saine gestion, d'autre part, voilà deux objectifs que le groupe du RDE approuve parce qu'ils vont dans le sens des intérêts des ports français, parce que la réforme met fin à une véritable spirale de déclin, parce que la productivité retrouvée permettra, à terme, de créer des emplois nouveaux et de reconquérir, en peu de temps, 25 millions de tonnes de trafic, soit l'équivalent du trafic annuel du port de Rouen !

Nous sommes également sensibles au « volet social » du plan du Gouvernement. Loin de la précarité actuelle, ce sont de véritables garanties que l'on propose aux dockers : garanties de revenus, de bonnes conditions de travail, promotion et protection sociales, le tout dans la perspective d'une grande convention collective de branche qui fait, aujourd'hui, défaut dans la manutention portuaire et qu'il faut négocier le plus rapidement possible.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si le groupe du RDE soutient l'action que vous menez, dans la ligne de votre prédécesseur, dont chacun, ici, a reconnu le travail lucide et courageux, il ne se dissimule pas les difficultés qui demeurent.

La grève, selon les estimations, a déjà coûté un milliard de francs à la communauté portuaire française. Je le dis très nettement : cela suffit ! Dès la promulgation de la loi votée par le Parlement, aussitôt les décrets d'application signés, la loi et l'ordre doivent régner et le travail doit reprendre dans les ports. A la puissance publique, il appartient de prendre ses responsabilités et de les assumer.

Mais bien des difficultés vont aussi apparaître du côté des employeurs. A plusieurs reprises, dans certains ports, leur volonté de négocier n'a pas été totale. Leurs entreprises vont connaître de douloureuses mutations : elles vont devoir gérer elles-mêmes leur personnel, investir, se moderniser. Un véritable défi est ainsi lancé dans un secteur où les restructurations sont, à l'évidence, inévitables.

C'est dire que la réforme du statut des dockers qui nous est soumise à travers ce projet de loi ne représente qu'un élément d'un ensemble plus large : la modernisation de la filière portuaire française. Elle est un préalable indispensable, point de passage obligé de la relance de l'activité portuaire ; mais ce n'est pas d'elle seule qu'il faut attendre le salut.

Le groupe du RDE s'apprête à voter à l'unanimité le projet du Gouvernement. Il le fait sans états d'âme, mais en posant une condition très ferme : que l'Etat assume, vis-à-vis des ports autonomes, ses responsabilités pleines et entières, sans se défaire sur les collectivités locales comme il le fait de plus en plus depuis quelques années, alors que celles-ci ont,

déjà, leur part de fardeau. Ce n'est qu'à cette condition que cette réforme qui, nous le savons, est indispensable, prendra tout son sens et obtiendra tous ses effets. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et de l'UREI.*)

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

M. Jacques Bialski. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce n'est pas à l'occasion de l'examen de ce projet de loi que nous découvrons les problèmes liés à la compétitivité de nos ports. Chaque année, cette question est évoquée au moins une fois dans nos différentes interventions lorsque nous analysons le budget de la mer.

Tous les groupes de notre assemblée, chacun avec sa propre sensibilité, se sont déjà exprimés longuement sur ce sujet, toujours avec l'espoir de voir notre façade maritime retrouver le développement nécessaire à notre économie nationale, et afin de mieux sensibiliser aux problèmes de la mer nos concitoyens qui - faut-il l'avouer ? - ne le sont pas suffisamment.

A plusieurs reprises, j'ai moi-même déclaré que nos ports n'atteignaient pas un niveau d'activités à la hauteur de leurs atouts et qu'en conséquence il était urgent de leur donner les moyens nécessaires pour s'affirmer comme les grands centres d'échanges de l'Europe de demain.

N'oublions pas que 1993 sera l'année des opportunités à saisir. L'avènement du grand marché unique va entraîner le développement de centres de distribution ou d'éclatement à l'intérieur de la CEE, cela en raison de l'intensification de la compétition économique mondiale, mais aussi de l'intérêt des opérateurs de traiter l'Europe en marché unique.

L'année 1993 verra aussi une concentration des centres de stockage-distribution due au développement des échanges entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique latine, l'Asie, les pays africains, voire ceux du Moyen-Orient.

Tous ces bouleversements, qui interviendront à court terme, se produiront dans un environnement concurrentiel exacerbé. Or la France se situe aujourd'hui en position de faiblesse par rapport à ses partenaires européens. Quand on sait que le seul port de Rotterdam bénéficie d'un trafic équivalent à celui de l'ensemble de nos ports français - je pourrais multiplier les comparaisons, que vous connaissez aussi bien que moi - on y voit non seulement matière à réflexion mais surtout nécessité de mettre en œuvre les solutions qui s'imposent.

L'ambition de renforcer la compétitivité de nos ports et de contribuer par là même à améliorer leur place et leurs perspectives de développement ne date pas d'hier. Le projet de loi que nous examinons présentement est l'aboutissement d'une large consultation engagée sur la filière portuaire, et les enjeux associés à cette réforme concernent l'ensemble de la collectivité nationale. Nous devons tous en être conscients.

Face à leurs concurrents, les ports français disposent, notamment grâce aux investissements très importants réalisés par l'Etat et les collectivités locales, d'atouts considérables. Outre leur situation géographique exceptionnelle et leur diversité dans la complémentarité, ils possèdent des équipements de qualité qui offrent à leurs clients potentiels une gamme de prestations complètes et modernes.

Mais rien n'est jamais acquis et chaque port doit surmonter des difficultés héritées autant de son histoire propre que de l'accentuation de la concurrence des places portuaires. Si, à une certaine époque, on a pu penser que nos ports étaient des passages obligés, il faut aujourd'hui se rendre à l'évidence : nous devons aller chercher nos clients et ne plus attendre, comme nous l'avons fait très longtemps, qu'ils viennent d'eux-mêmes.

Chaque port doit innover, investir, développer une stratégie commerciale et créer toutes les conditions de son adaptation à un marché de plus en plus exigeant.

Chaque port constitue un enjeu vital non seulement pour l'économie portuaire, mais également pour les villes et les territoires qui l'entourent.

N'oublions pas non plus que chaque port participe au développement de sa région par la valeur ajoutée qu'il génère et qu'il recycle dans l'économie locale et nationale, par l'importance des investissements et des emplois industriels qu'il suscite dans les zones d'activités de proximité, par son impact sur les activités de service et de logistique, dont il est

gros consommateur, enfin, par le service direct qu'il peut rendre aux activités et aux collectivités, dès lors qu'il s'inscrit dans une logique compétitive.

Conscients de tous ces enjeux, les gouvernements de ces dernières années ont engagé des politiques actives et continues de modernisation des équipements et des infrastructures portuaires, avec un triple objectif : relever le défi de la compétitivité, améliorer la productivité, enfin, assurer la fiabilité.

Malgré tous les efforts engagés, force est de constater que le développement de l'activité de nos ports fut souvent entravé par l'expression d'un malaise social qui remonte très loin dans le temps.

Depuis ces derniers mois, le climat s'est même encore dégradé, sous le regard amusé de nos concurrents, qui ont bénéficié de cette perte de substance économique et de nouveaux détournements de trafics. Cette situation n'est pas acceptable.

Dans mon esprit, il ne s'agit là que d'un constat et je ne voudrais surtout pas que mes propos soient mal interprétés. Tous les élus du littoral français connaissent bien le monde des dockers, l'efficacité de ces travailleurs, leur compétence unanimement reconnue, et d'abord par les manutentionnaires, leur capacité et leur volonté d'élever leurs qualifications et de maîtriser les nouvelles techniques. Les récents débordements extrémistes émanant de quelques irréductibles, aussi regrettables soient-ils, ne doivent pas entacher l'honorabilité de cette catégorie de salariés attachés à leur outil de travail.

Il n'en demeure pas moins que l'utilisation de la violence n'a pas sa place dans un Etat de droit. En tant qu'élus du Nord, et pour bien connaître les ports régionaux, notamment celui de Dunkerque, je sais parfaitement que la plupart des conflits trouvent principalement leur origine dans l'absence, constatée depuis de longues années, d'un véritable dialogue permanent, auquel j'ai souvent fait allusion à cette tribune, ainsi que dans certaines habitudes peu orthodoxes instaurées depuis des décennies entre les partenaires portuaires qui avaient une fâcheuse tendance à s'arranger entre eux et à placer ainsi tout le monde devant le fait accompli !

Par tradition, les dockers restent attachés à la loi de 1947, que le Gouvernement se propose de modifier et non pas d'abroger. Cette initiative s'inscrit dans une réforme de fond qui vise, non seulement à rétablir la compétitivité des ports, mais également à assurer la pérennité de la profession. La mensuralisation n'est contraire ni à la lettre ni à l'esprit de la loi de 1947.

D'ailleurs, la plupart des pays maritimes, notamment nos concurrents européens, ont, depuis bien longtemps, adapté leurs systèmes aux conditions du marché.

C'est ainsi que, dès 1972, la Belgique rendait possible la permanence de l'emploi des dockers. A la fin des années soixante-dix, l'Allemagne et les Pays-Bas rendaient au droit commun du travail les relations entre entreprises de manutention et salariés. De même, dans les années quatre-vingt, ce mouvement de réforme a touché successivement l'Espagne, l'Angleterre, l'Italie et le Portugal.

Tous ces pays ont compris qu'il fallait moderniser l'organisation du travail dans les ports à la fois pour créer des liens durables entre les entreprises de manutention et les salariés, et les rendre plus fiables encore, mais aussi pour éviter les surcoûts et renforcer la capacité d'investissement des entreprises.

Je rappellerai à nouveau que la loi de 1947 a été élaborée à une époque où les marchandises, chargées à dos d'homme, s'adaptaient aux navires et non l'inverse. Ce texte constituait alors une avancée sociale considérable en réglementant non seulement le travail de manutention, mais aussi l'embauche des dockers, laquelle, depuis la fin du XIX^e siècle, s'effectuait dans des conditions sinon douteuses, du moins précaires, en tout cas inacceptables.

Il confia donc à l'Etat, via l'attribution de la carte professionnelle, le soin de fixer les effectifs dans chaque port, déléguant journalièrement au bureau de main-d'œuvre, contrôlé dans les faits par une seule organisation syndicale, la décision d'embaucher tel ou tel docker et privant, de ce fait, l'employeur de toute autorité sur ses personnels.

Mais, au fil des ans, le profil des ports a changé. Certains sont devenus autonomes. Les techniques de travail ont fortement évolué. Ce nouveau contexte explique d'ailleurs les raisons pour lesquelles cette fameuse loi fut régulièrement

amendée par des accords ou des arrangements tacites issus de multiples négociations intervenues à l'échelon local dans tous les ports. Cela démontre bien qu'un texte qui prend de l'âge requiert, à un moment donné, des rectifications pour tenir compte des circonstances nouvelles.

Que prévoyait donc la loi de 1947, qui, il faut s'en souvenir, reprenait des dispositions de celle de 1941 ?

Elle prévoyait, tout d'abord, une indemnisation de chômage, dite « indemnité de garantie », versée lorsque le docker présent à l'embauche ne trouvait pas de travail. Il s'agissait d'un progrès social incontestable à une époque où les ASSEDIC n'existaient pas. La caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, la CAINAGOD, fut donc mise en place pour payer cette indemnité, les employeurs versant à cet organisme une cotisation sur les salaires fondée sur le principe de la solidarité, c'est-à-dire uniforme pour tous les ports, quel que soit leur taux d'emploi.

Il est à noter que la loi avait même donné un caractère provisoire de dix mois à cette disposition parce que la France sortait de la guerre et que tous ses ports n'étaient pas encore reconstruits. Toutefois, ce système est toujours en vigueur depuis quarante-cinq ans !

Par ailleurs, pour éviter un alourdissement des coûts de manutention préjudiciable à l'économie portuaire, les effectifs des dockers, forcément fluctuants, devaient, selon la loi, être ajustés au-delà d'un taux d'inemploi de 25 p. 100. En réalité, cette disposition n'a jamais été appliquée. Les indemnités de garantie, d'abord limitées à cent vacations chômées par docker et par semestre, soit cinquante journées de travail, furent portées à trois cents par an.

Aujourd'hui, les conditions économiques et sociales qui justifiaient l'adoption de la loi de 1947 n'existent plus globalement, et il est nécessaire de modifier tout ce qui constitue une entrave au développement portuaire.

Contrairement à ce qui a pu être affirmé par certains de façon péremptoire, le Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat, ne s'est pas rangé du côté des manutentionnaires qui souhaitaient une abrogation pure et simple de ce dispositif législatif. Notre tâche et notre devoir consistent aujourd'hui à le faire évoluer dans l'intérêt de toutes les composantes des communautés portuaires, mais aussi et surtout dans le sens de l'intérêt général.

Il ne s'agit pas de raisonner par symboles ou par emblèmes. Quand bien même devrais-je me répéter, je dirai que le problème ne se résume pas au maintien ou à l'abrogation de cette loi. Ce que veulent le Gouvernement et le groupe socialiste du Sénat, c'est voir les ports français disposer de conditions de fonctionnement adaptées aux défis auxquels ils ont à faire face, et ce dans le respect des droits fondamentaux des travailleurs.

Dans la loi de 1947, des principes restent d'actualité. Nous les respectons et, de surcroît, nous les maintenons.

En revanche, certains aspects qui, en 1947, représentaient un progrès social génèrent aujourd'hui des archaïsmes économiques et sociaux.

Ce qui est fondé, c'est une organisation du travail qui réponde aux particularités du trafic maritime. La nécessaire disponibilité des dockers doit engendrer des contreparties en termes de sécurité d'emploi et de rémunération.

Mais ce qui n'est pas fondé, c'est le surdimensionnement actuel des équipes et l'insuffisante rationalité de l'organisation du travail.

Enfin, peut-on objectivement ignorer que le droit du travail a, depuis longtemps, rattrapé puis dépassé les dispositions initiales de 1947 ?

Et puis, mes chers collègues, est-il aujourd'hui concevable que nos ports, à la veille du marché unique européen, continuent de perdre des parts de marché ? Peut-on décemment accepter des taux de chômage qui atteignent parfois 50 p. 100 ? A-t-on le droit de mettre en danger les 250 000 emplois qui, directement ou indirectement, sont liés à l'activité de nos ports ?

Je pense, au contraire, qu'il nous faut répondre, à l'échelon politique, par un plan de modernisation de l'ensemble de la filière portuaire, ce à quoi vous vous êtes engagé, monsieur le secrétaire d'Etat ; soyez sûr que nous vous y aiderons.

Le projet de mensuralisation d'une large part des effectifs grâce à des contrats à durée indéterminée permettra aux dockers de bénéficier d'avancées sociales au même titre que l'ensemble des autres travailleurs : stabilisation de l'emploi et

régularité des revenus, amélioration des retraites et de la formation, meilleure participation à la vie des entreprises grâce aux institutions représentatives de droit commun.

Par ailleurs, le maintien de la carte « G », du BCMO et du système actuel pour des effectifs intermittents adaptés quand la spécificité du trafic l'impose encore sont autant de garanties et de reconnaissance des compétences professionnelles dans les travaux de manutention.

A ce sujet, je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir nous apporter une précision.

Le texte tel qu'il ressort des débats de l'Assemblée nationale prévoit que, là où un accord aura été conclu, les actuels dockers intermittents bénéficieront d'une totale exclusivité à l'embauche durant soixante jours.

En réponse à une question que je vous ai posée en commission et à l'interrogation de M. Philippe Sanmarco, vous avez donné l'assurance que cette procédure, ainsi que le suivi de l'accord, seront assurés dans chaque port par le comité local.

Pouvez-vous nous indiquer quelle sera exactement la composition de ce comité et quelles seront ses prérogatives, notamment pour assister les partenaires sociaux dans leurs démarches de négociation ? Il ne peut vous échapper, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous sommes là à un point nodal dont dépend non pas la réussite de la réforme, mais les conditions, harmonieuses ou non, de son déroulement.

Mais un projet portuaire ne peut réussir que dans une approche globale : il exige des actions fondamentales et simultanées dans plusieurs domaines. C'est pourquoi le Gouvernement présente un plan qui, outre la réforme de la manutention, s'articule autour de trois grands axes.

Le premier, c'est le développement des dessertes terrestres, destiné à faciliter l'accès de nos ports aux principaux sites industriels européens.

Le deuxième axe, c'est la modernisation de la gestion portuaire par une amélioration des capacités financières des ports maritimes et une nécessaire adaptation des procédures douanières.

Enfin, le troisième axe, c'est un aménagement de l'espace portuaire par un volet domanial qui implique la constitution de droits réels sur le domaine public maritime et une simplification de la gestion foncière des ports autonomes.

J'insiste sur le fait qu'il est indispensable que ces programmes soient coordonnés de manière à répondre aux défis de l'avenir et aux attentes de tous les acteurs politiques, économiques et sociaux. La réussite passe par l'engagement d'une responsabilité collective et la mobilisation de ressources d'origines multiples, parmi lesquelles on peut citer les partenaires publics locaux, régionaux ou nationaux et les fonds européens.

La résorption de la crise que connaît la manutention n'est que l'un des volets d'un projet qui engage le long terme. Il ne faut pas craindre de dire que cette manutention cumule aujourd'hui une insuffisance de productivité et un surnombre relatif de dockers.

Seules certaines modifications législatives aux textes actuels permettront de fixer des objectifs très étroitement liés sur les plans économiques et sociaux. Le présent projet de loi vise à mettre en œuvre des mesures permettant à nos ports d'affronter la concurrence européenne et de reconquérir les trafics qu'ils ont perdus.

Il s'agit d'améliorer la fiabilité et la compétitivité de la manutention, d'assurer une réorganisation du travail dans chaque port en tenant compte de ses spécificités, de favoriser la permanence des emplois notamment par la mensualisation, de maîtriser les effectifs en supprimant l'emploi excessif grâce à des mesures sociales appropriées et, enfin, de déterminer le calcul de la contribution patronale destinée à payer les indemnités de garantie des dockers intermittents en fonction des situations réelles d'emploi dans chaque port. Je n'utilise pas à cet effet le mot barbare de « déperéquatation », monsieur le secrétaire d'Etat, car l'opinion publique ne le comprend pas. A cet égard, nous devons être un peu plus pédagogiques pour expliquer notre démarche.

La mensualisation, tant décriée par les défenseurs d'un corporatisme acharné qui, partout en France, tombe en désuétude, permettra à la majorité des dockers d'être désormais placés dans les conditions du droit commun du travail. Ce n'est pas une honte, c'est une avancée sociale importante et décisive. En réalité, cela signifie qu'ils deviendront des

salariés permanents liés à une entreprise de manutention par un contrat de travail à durée indéterminée qui définira clairement les rôles, les responsabilités, les tâches et la position au sein de l'entreprise. Cette situation nouvelle permettra de répondre aux problèmes de hiérarchie et de qualification engendrés jusqu'à présent par un excès d'intermittence.

Cette mensualisation profitera donc directement aux dockers professionnels puisqu'il est prévu que les manutentionnaires devront recruter par priorité leurs dockers parmi les actuels titulaires de la carte « G » et nous devons veiller, port par port, à ce qu'il en soit ainsi.

Par ailleurs, le maintien d'une catégorie de dockers professionnels intermittents permettra d'accueillir les actuels titulaires de la carte « G » qui n'auront pas souhaité ou n'auront pas pu obtenir un emploi mensualisé. Ces derniers continueront de bénéficier de l'indemnité de garantie en cas d'emploi, mais dans le cadre du nouveau système de versement.

En effet, il nous est proposé, mes chers collègues, de décider d'un nouveau mode de financement de l'emploi, fondé sur un strict calcul, port par port, des recettes et des dépenses et obligeant par là-même les manutentionnaires à inclure la gestion du volant d'intermittence dans leurs critères d'exploitation. Pour assurer justice et équité, le taux de l'indemnité de garantie attribuée aux dockers intermittents demeurera identique dans tous les ports. Il est à noter que les salaires versés aux dockers mensualisés seront exclus de l'assiette de la cotisation patronale finançant l'emploi des intermittents, cette mesure ayant un caractère incitatif pour ajuster correctement les effectifs aux besoins.

Je ne développerai pas davantage le caractère technique de cette réforme. Toutefois, j'insisterai sur notre volonté de maîtriser le taux d'emploi des dockers intermittents, une nécessité qui était déjà soulignée dans la loi de 1947 mais qui, en réalité, je le répète, n'avait jamais été appliquée faute de dispositif précis et, surtout, d'une volonté déterminée des partenaires.

Or la mécanisation et l'informatisation de la manutention portuaire entraînent encore inéluctablement une baisse des effectifs de la main-d'œuvre nécessaire pour assurer le traitement des marchandises.

L'accompagnement social doit, de toute évidence, répondre à ce difficile et contraignant impératif. Une nouvelle organisation sociale s'impose pour assurer le développement nécessaire à la prospérité nationale.

J'ai la conviction que cette réforme repose sur un principe fondamental : la responsabilisation. Il s'agit, d'une part, de la responsabilisation des opérateurs économiques et institutionnels pour redonner à chaque port une autonomie d'action et, d'autre part, de la responsabilisation des partenaires sociaux, employeurs et travailleurs de la manutention, dans une logique de gestion paritaire de leur profession.

Il est indispensable d'adapter l'organisation du travail aux réalités économiques et aux techniques d'urgence, de favoriser les initiatives des communautés portuaires, d'améliorer l'environnement économique et administratif de cette activité, en prenant en compte tous les maillons de la chaîne.

Ce projet de loi, qui n'est, je le souligne à nouveau, qu'un des éléments de la réforme de la filière portuaire, devrait contribuer de façon déterminante à donner à nos ports les moyens de reprendre leur expansion.

Dans ce débat, MM. les rapporteurs ont fait état, dans les conclusions de nos commissions, d'« élaboration hésitante » du projet de loi, de « longues phases de consultations », de l'absence de parti fermement pris au niveau de l'exécutif. M. de Rohan a parlé de « presque deux ans d'hésitation ». Je lui dirai tout de même qu'il ne faut rien exagérer. Je ne voudrais pas refaire un historique, mais on pourrait beaucoup dire sur ce problème.

Nous regrettons qu'aucun d'entre eux n'ait suffisamment insisté sur la situation ancienne, et pour cela préoccupante, créée par un statut archaïque et pénalisant, et ce bien avant 1980.

Rappelons, par exemple, l'évolution dramatique de l'effectif total des dockers professionnels depuis 1975. Indiquons également, au cours de la même période, la régression rapide et régulière de la quantité de travail à trafic constant, avec ses conséquences inévitables sur la répartition de l'activité des dockers.

Qui a eu le courage d'enrayer le processus de déclin ? Qui a osé traiter ce problème vital pour nos ports ?

Les tentatives n'ont pas manqué - M. Balarello le reconnaît - au moins pour revenir, sinon au droit commun du travail, du moins à une situation plus saine.

C'est ainsi - je cite M. Balarello - que « M. Chalandon, ministre de l'équipement en 1970 et 1971, qui avait annoncé la mensualisation des dockers, fut confronté à soixante-dix-sept jours de grève avant d'être contraint à abandonner sa réforme ». Quant aux plans sociaux, ils furent ou inefficaces ou particulièrement onéreux pour la collectivité nationale.

Avez-vous aussi oublié le rapport Dupuydauby publié en décembre 1986 et qui fut commandé par M. Jacques Douffiaques, ministre délégué aux transports, et M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer ?

Ce rapport indiquait clairement que « au fil des ans, la communauté portuaire, tous intérêts confondus, a jugé que la paix sociale coûtait moins cher que le conflit, sans se rendre compte que ladite paix sociale se paierait un jour d'un prix exorbitant : celui de la compétitivité ».

M. Dupuydauby préconisait l'abrogation de la loi de 1947 sur l'organisation du travail portuaire et, après une mise à plat, son remplacement par une convention collective. Nous n'allons pas si loin que lui.

Ces propositions sont restées lettre morte et le Gouvernement de l'époque s'est prononcé contre une telle abrogation, compte tenu des remous qu'elle aurait pu engendrer.

De quel côté étaient donc l'hésitation et la prudence, et qui différait ce débat inéluctable ?

Pour notre part, c'est avec volonté et courage que nous adopterons ce projet de loi, sûrs que nous sommes de son aspect stratégique pour le système portuaire français et les régions qu'il doit irriguer.

La commission des affaires économiques et du Plan et la commission des affaires sociales défendent, aujourd'hui, le texte qui nous est soumis en l'état. Cette attitude nous convient.

Ayons chacun le courage de reconnaître que la crise est ancienne, sans rejeter sur personne, par facilité politique, la responsabilité des retards de la réforme. Sur un sujet aussi crucial pour nos régions et notre économie nationale, abandonnons un moment les critiques stériles, désormais dépassées, et faisons aujourd'hui œuvre utile.

A l'issue de ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous remercier d'avoir repris le travail de votre prédécesseur, M. Jean-Yves Le Drian. Vous avez fait preuve, l'un et l'autre, d'un grand courage et je vous en félicite. Soyez assuré que nous ferons tous les efforts nécessaires, même si c'est difficile, pour expliquer objectivement la nouvelle dimension que vous voulez donner à notre économie portuaire. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du RDE, de l'union centriste, du RPR et de l'UREI.)*

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

M. Félix Leyzour. Le plan gouvernemental relatif à la filière maritime comporte, avez-vous dit, monsieur le secrétaire d'Etat, quatre volets : le développement des dessertes terrestres de nos ports, les dispositions de modernisation de la gestion portuaire, l'aspect domanial et la modernisation de la manutention. C'est ce dernier point qui est concerné par le présent projet de loi.

Modernisation de la manutention : qui pourrait ne pas souscrire à un tel objectif ? Mais s'agit-il vraiment de cela avec la modification du statut des dockers ? Tout conduit à penser que non, et d'abord la manière dont les intéressés eux-mêmes ressentent et vivent la situation. J'y reviendrai tout à l'heure, car le projet de loi ne constitue qu'un volet d'un ensemble plus vaste dans lequel il prend toute sa signification.

Dire que la France possède des atouts maritimes est un lieu commun. Toutefois, force est de constater que la filière maritime française ne se porte pas bien. La moitié du tonnage des échanges commerciaux de la France avec l'étranger transite par les ports. L'activité portuaire et maritime se situe donc au cœur de l'activité économique.

La nature et le volume de l'activité des ports dépendent des facteurs les plus divers qui, en conjugant leurs effets, assurent la compétitivité.

Pour être compétitif et pour accroître sa part de trafic, un port maritime doit multiplier les services qu'il offre et réduire ses coûts. Pour cela, il doit être en mesure d'apporter aux

navires qui font escale des capacités optimales d'accueil, de transbordement et de stockage ; or, ces capacités dépendent de la qualité des installations et du niveau de qualification, de professionnalisme des personnels portuaires.

Pour être compétitif, un port doit disposer d'un environnement industriel et commercial solide et d'une liaison avec les grands centres d'activité par des moyens de communication performants.

Enfin, il faut considérer qu'un navire sera d'autant plus enclin à faire escale dans un port français qu'il battra pavillon français, que son équipage sera composé de marins français et qu'il aura été construit, pourra être réparé ou transformé dans les chantiers navals de nos ports.

M. Louis de Catuelan. Il a raison !

M. Félix Leyzour. Les difficultés rencontrées par la filière maritime et portuaire nationale sont dues à deux facteurs essentiels, nous dit-on : d'une part, le statut des dockers, qui serait devenu une entrave à la santé économique de nos ports ; d'autre part, le carcan administratif et réglementaire, qui contrarierait la volonté et les initiatives du monde patronal des ports français.

Nous nous trouverions donc en présence, d'un côté, de dockers jouissant de privilèges que leur procurerait le statut de 1947 et, de l'autre, d'un patronat portuaire qui aurait été contraint par la force des choses à détourner le trafic vers les ports étrangers, qui rêverait de le rapatrier, mais se heurterait aux exigences démesurées des dockers. Et haro donc sur ces derniers !

Nous savons bien que la réalité est tout autre. Si la filière maritime française est bel et bien malade, le statut des dockers n'est cependant pas le virus de sa maladie.

M. Hector Viron. Très bien !

M. Félix Leyzour. Monsieur le secrétaire d'Etat, la situation actuelle de la filière maritime est le résultat de la politique qui lui a été appliquée depuis de nombreuses années, comme je l'ai indiqué à vos prédécesseurs MM. Mellick et Le Drian, lors des précédentes discussions budgétaires.

Au cours des dix dernières années, la flotte marchande française est passée de 424 navires, en 1981, à 215, au 1^{er} janvier 1992, et le nombre des personnels navigants a été divisé pratiquement par deux. Par conséquent, la France est passée du cinquième au vingt-huitième rang mondial, ce qui tend à priver notre pays de tout rôle réel au sein de la conférence maritime internationale, où se décident les choix tarifaires et stratégiques.

Hier, un quotidien régional de Bretagne, que nous connaissons bien l'un et l'autre, monsieur le secrétaire d'Etat, a fait état de l'inquiétude de l'association des capitaines et officiers de marine marchande. Le porte-parole de cette association déclarait : « Dans la répartition de la flotte communautaire, la France a tenu sa troisième position longtemps. Elle est aujourd'hui huitième, entre l'Espagne et la Belgique, qui ont respectivement 424 et 82 navires.

« En Bretagne, avec 1 500 kilomètres de côtes, il n'est plus une seule famille, de Plérin à Perros-Guirec, qui ne connaisse un de ses membres dans la marchande, que ce soit frère, mari ou père. Nous allons vers la destruction d'un tissu social. »

Il terminait son propos ainsi : « En France, c'est 300 000 emplois supplémentaires que pourrait engendrer une marine puissante, avec les navigants, les sédentaires, les transitaires, les ouvriers des chantiers navals. » Je n'ajoute rien à ce commentaire tout à fait significatif.

Nous savons tous quels coups porte à notre marine marchande la détestable pratique des pavillons de complaisance, pavillon des Kerguelen ou autres.

M. Emmanuel Hamel. Voyez M. Bolloré !

M. Félix Leyzour. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes en droit de poser la question suivante : à l'allure où vont les choses, où en sera la flotte française dans quelques années ?

A chaque abandon - c'est encore le cas pour justifier les mesures envisagées par le présent projet de loi au détriment des dockers - les prétextes avancés sont les mêmes.

Le développement économique serait, nous dit-on parfois, incompatible avec l'intervention économique de l'Etat. La sauvegarde et le développement de la profession ou de l'activité mise en cause seraient contradictoires avec le maintien

de l'emploi, des statuts, des droits et acquis sociaux, considérés bien évidemment comme archaïques, « exorbitants », pour reprendre l'expression utilisée par M. Jean-François Le Grand tout à l'heure.

C'est également au nom de ces principes que l'essentiel de l'industrie de la construction et de la réparation navale a été démantelé, avec l'aide de subventions publiques multiples.

Alors qu'une reprise d'activité s'amorce au plan international dans ce domaine, et malgré certaines promesses électorales retentissantes faites sur la Canebière (*Sourires*), le Gouvernement maintient certains obstacles au redémarrage des chantiers de La Ciotat, chantiers à propos desquels est souvent intervenu, dans cette enceinte, mon ami M. Minetti et qui sont indispensables à l'activité portuaire de la région.

L'insuffisance ou l'absence de possibilités de réparation ou de constructions navales handicape les ports français et les place dans une situation de faiblesse par rapport aux ports concurrents qui en disposent, comme c'est le cas de ceux de l'Europe du Nord.

La réduction que subit la flotte française de commerce et de pêche, véritable peau de chagrin, et les difficultés de notre industrie navale ne sont cependant pas les seuls obstacles au développement de l'activité des ports français.

La desserte terrestre des ports français, pourtant si décisive, a également pris du retard. A cet égard, M. Smaghe, directeur du port du Havre, déclarait, le 9 mai 1989, devant l'association des grands ports de France : « Je crois qu'il faut en être bien conscient, parce que l'on a toujours tendance, lorsqu'on parle des ports, à concentrer l'attention sur le passage portuaire et surtout sur le dock, alors que ce sont les transports terrestres qui interviennent en numéro un dans la compétitivité. »

Personne ne devrait contester cela aujourd'hui. Les ports maritimes français souffrent donc, en premier lieu, de l'insuffisance ou du manque de dessertes routières, ferroviaires et fluviales adaptées. Il devient également urgent que la SNCF joue pleinement son rôle d'entreprise nationale, en cessant de permettre, voire d'encourager, par des tarifs préférentiels, les détournements de trafic dont se rend coupable le patronat portuaire.

Il devient également indispensable de réaliser très rapidement les travaux à même de permettre la circulation des conteneurs sur toutes les lignes où cela est nécessaire.

La conteneurisation se développant considérablement, il y va de la compétitivité et, par conséquent, de l'avenir des ports français. Tout retard supplémentaire leur serait très préjudiciable.

Le quasi-démantèlement, en une dizaine d'années, de la navigation fluviale française est, bien plus que le statut des dockers, responsable du manque de compétitivité des ports de l'hexagone. Dans bien des cas, ces liaisons sont devenues obsolètes au regard des besoins actuels. Alors que le réseau fluvial desservant les ports maritimes allemands, belges ou néerlandais est dense et peut permettre le passage de péniches et de bateaux pousseurs de grand gabarit, le réseau national est marqué par sa vétusté et ses faiblesses caractéristiques. On me dira sans doute qu'il s'agit d'une donnée de la géographie ; mais la géographie - nous le savons - peut, dans une certaine mesure, être corrigée.

C'est là un immense manque à gagner pour les ports français. C'est aussi une source de nuisances considérables pour l'environnement.

En effet, comme le soulignait à fort juste raison mon ami Guy Hermier à l'Assemblée nationale, 100 000 tonnes transportées par voie d'eau à grand gabarit représentent 3 000 à 4 000 camions circulant sur routes ou sur autoroutes, avec tous les risques et toutes les pollutions que cela engendre.

Les coups sévères qui ont été portés à la batellerie française depuis une dizaine d'années se révèlent donc aujourd'hui très préjudiciables à l'activité des ports maritimes nationaux. Je rappellerai d'ailleurs pour mémoire qu'ils se sont traduits par une diminution de 70 p. 100 des effectifs salariés dans la profession marinière.

Enfin, si les raisons de la fâcheuse situation dans laquelle se trouvent les ports français sont dues, pour une large part, à la véritable entreprise de liquidation dont la marine marchande et la construction navale sont victimes, ainsi qu'à leur relatif enclavement, il convient toutefois d'examiner les causes inhérentes à l'activité portuaire proprement dite.

En plus des causes que je viens d'évoquer, les ports français souffrent tant d'une insuffisance des investissements devenue chronique que des détournements de trafic organisés par le patronat portuaire pour accréditer l'idée que la faute en incomberait aux dockers et à leur statut.

Ici, comme dans bien d'autres domaines, la compétitivité passe par l'investissement productif. Sachez, mes chers collègues, que, pour la seule année 1990, le port d'Anvers a bénéficié de 12 milliards de francs d'investissements alors qu'en ce qui concerne l'ensemble des ports français les crédits d'investissement annuels de l'Etat sont passés de 2,5 milliards de francs en 1975 à 309 millions de francs en 1991 et à 265 millions de francs en 1992. Comment les ports français ne souffriraient-ils pas d'une telle situation ? Comment pourraient-ils, dans ces conditions, se moderniser et faire face aux défis de l'avenir ? Ce n'est pas en s'attaquant au statut des dockers que l'on apportera des réponses à ces grandes questions.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le texte préparé par votre prédécesseur, M. Le Drian, que vous reprenez ici, correspond, à quelques retouches techniques près, aux propositions élaborées par le patronat portuaire. Nous constatons qu'il va comme un gant aux parlementaires des formations de droite, qui se félicitent de voir le gouvernement actuel mettre en œuvre ce qu'ils souhaitent depuis longtemps.

M. le rapporteur a repris tout à l'heure la rengaine anti-CGT que l'on entend depuis la création de cette confédération. M. Collard a pris des accents de guerre civile en parlant des conditions dans lesquelles les dockers, comme d'autres travailleurs, ont obtenu leur statut.

Vous avez regretté tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, que la négociation n'ait pas abouti. Mais y a-t-il eu réellement volonté de négociation de la part du Gouvernement ? En fait, le Gouvernement, depuis le début, par la voix de M. Le Drian, n'a pas cherché à négocier sur le contenu de la réforme. Il a dit : « Voici mon projet. Inscrivez-vous dans ma démarche ! » Il a voulu privilégier la négociation port par port, en tentant de placer les dockers en situation de faiblesse par rapport au caractère national de leur profession.

Les propositions de la Fédération nationale des ports et docks CGT, qui représente 97 p. 100 des ouvriers dockers, ont toutes été rejetées, y compris celles qui vous ont été présentées le 27 avril dernier.

La mensualisation, qui est l'un des piliers de la réforme, est présentée, face à un statut anachronique, comme un élément de modernisation permettant d'améliorer la situation des dockers. Ceux-ci pousseraient presque l'ingratitude jusqu'à ne pas être d'accord avec le bien qu'on voudrait leur faire ! En fait, il s'agit de prendre appui sur la mensualisation d'un certain nombre d'emplois pour réduire ces derniers par des licenciements massifs et pour en précariser de nombreux autres.

M. Balarello l'a d'ailleurs dit clairement tout à l'heure, après avoir versé quelques larmes sur le sort des dockers et de leurs familles.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si les parlementaires de droite se préparent à voter votre texte sans le modifier par voie d'amendement, c'est avec l'espoir, une fois le terrain des acquis sociaux dégagé, de pouvoir tirer toujours plus dans la voie du libéralisme qu'ils souhaitent.

En instituant aussi la « déperéquation » de la contribution nationale patronale à l'indemnisation du chômage des ouvriers dockers, le texte organisera tout à la fois l'intermittence des salaires et la concurrence entre les ports.

Ce texte est également dangereux, car il ouvre la porte aux abus et à la répression patronale. Comment admettre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, que des dockers titulaires de la carte professionnelle soient soumis, sous prétexte d'embauche sous contrat à durée indéterminée, à une période d'essai, alors que, depuis des années, ils ont déjà fait leurs preuves ? C'est là une disposition qui pourrait se révéler très lourde de conséquences, puisqu'elle permettrait, en fait, aux nouveaux employeurs de licencier sous de faux prétextes, sans indemnité et en toute légalité, les ouvriers dockers récemment embauchés.

Le texte que vous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, procède d'une logique contraire à l'intérêt général. L'ensemble du monde portuaire et maritime a besoin d'une réforme de ses activités qui lui permette de répondre aux défis économiques et sociaux de notre temps.

Voilà l'ensemble des raisons pour lesquelles les sénateurs communistes et apparentés s'opposent résolument à l'adoption de ce projet de loi.

Il a été question, dans ce débat, de courage. Eh bien, nous ferons preuve de courage, nous conformant en cela non seulement à nos principes, mais aussi à nos convictions. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Maurice Schumann. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, élu du Nord depuis déjà deux ans, j'ai voté la loi du 6 septembre 1947, qui a d'ailleurs été adoptée pratiquement sans débat et à l'unanimité ; administrateur, par ailleurs, du port de Dunkerque depuis de nombreuses années, je souhaite, en quelques mots, assumer ma responsabilité.

Oui, j'ai voté la loi de 1947. Quel était le mot d'ordre, à l'époque ? Il tenait en un seul verbe : « reconstruire ». Il fallait rallier l'ensemble du monde du travail en un temps où il n'y avait ni Force ouvrière - à peine commençait-elle à naître - ni CFDT. En un temps où, certes, existait la CFTC, mais où le pluralisme syndical n'était pas encore entré dans le monde portuaire.

Le statut a stimulé la conscience professionnelle et l'ardeur au travail des dockers. Il faut donc leur rendre aujourd'hui l'hommage qui leur est dû.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Maurice Schumann. Toutefois, l'univers portuaire a changé en quarante-cinq ans.

La révolution technologique n'y est pas pour rien ! Dans l'ordre économique, les nouveaux mots d'ordre sont compétitivité et reconquête des marchés ; dans l'ordre social et syndical, le droit au pluralisme n'est plus contesté par personne.

Vous avez évoqué, monsieur le secrétaire d'Etat, le plan social. Il est méritoire, il est essentiel, il est, si je puis dire, l'autre justification du vote positif que je me propose d'émettre, en précisant toutefois que l'élaboration rapide de la procédure réglementaire conditionnera - ai-je besoin de le souligner ? - le franchissement de la première étape du redressement.

Je parle de première étape, car je vous assure, monsieur Leyzour - je viens de vous écouter avec l'attention que votre intervention méritait - que nous sommes les derniers à contester qu'il ne puisse s'agir que d'une première étape et que, en particulier, le problème des transports et des infrastructures reste à résoudre. Or il revêt une importance capitale !

Mais puisse chacun comprendre, dès maintenant et désormais, que sans la justice l'efficacité est illusoire, mais que sans l'efficacité la justice est impuissante. *(Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UREI, de l'union centriste et du RDE, ainsi que sur les travées socialistes.)*

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

La discussion générale est close.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Monsieur le président, la commission doit se réunir pour examiner les vingt-huit amendements qui ont été déposés sur ce projet de loi. Je souhaite donc que la séance soit suspendue dès maintenant.

M. le président. Le Sénat va, bien sûr, accéder à votre demande, monsieur le rapporteur.

5

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des affaires culturelles a présenté une candidature pour un organisme extraparlémenaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Robert Piat membre de la commission supérieure des sites.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinq, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.)

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER vice-président

M. le président. La séance est reprise.

6

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. M. le président a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux délais de paiement entre les entreprises.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter le Sénat à désigner ses représentants au sein de cette commission.

« J'adresse, ce jour, à M. le président de l'Assemblée nationale une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

« Signé :
« PIERRE BÉRÉGOVOY »

Il sera procédé à la nomination des représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire selon les modalités prévues par l'article 12 du règlement.

7

RÉGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie, tout d'abord, de bien vouloir excuser mon retard, dû à la durée plus longue que prévu d'une audience accordée à l'intersyndicale de la Compagnie générale maritime.

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté la présentation que les rapporteurs ont bien voulu faire de ce projet de loi, ainsi que les interventions de ceux qui se sont exprimés ensuite à cette tribune. Comme à l'Assemblée nationale, je suis frappé par la qualité des propos, par la connaissance du dossier et par l'intérêt qu'on lui porte.

Ce projet de loi était attendu parce que la situation de nos ports en faisait une urgence nationale. Les rapporteurs, MM. Josselin, de Rohan et José Balarello, ont parfaitement

décrit la situation dans laquelle se trouvaient nos ports, et j'ai d'ailleurs pu observer que nous sommes globalement d'accord sur l'analyse.

MM. Le Grand, Caron et Collard ont tenu des propos qui révélaient des convergences évidentes avec les rapporteurs, ce qui prouve une large unité de vues. Même M. Leyzour a bien voulu reconnaître que la situation obligeait à rechercher un certain nombre de modifications ou d'adaptations, car elle n'est pas, en l'état, supportable.

Je rejoins tout à fait M. Bialski lorsqu'il déclare que le malaise social est ancien et que la dégradation de la situation dans les ports ne date pas d'hier. Oserai-je ajouter que, si le mal est ancien, le remède, lui, est nouveau.

M. René Régnault. Bravo !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. J'ai indiqué que le Gouvernement aurait pu se contenter d'un nouveau plan social, semblable à ceux de 1982 et 1987. Il n'en est pas resté là, et nombre d'orateurs ont bien voulu reconnaître le courage de cette réforme. Je les en remercie.

M. de Rohan comprendra donc que je réagisse à son intervention, en particulier lorsqu'il laisse entendre que les pouvoirs publics auraient été laxistes en certaines circonstances.

Si l'on a pu observer la délivrance d'un certain nombre de cartes professionnelles au cours de la dernière décennie, je rappelle que, dans la période récente, les cartes délivrées l'ont été pour régler quelques situations locales. C'est sans commune mesure avec l'importance de la réduction constante des effectifs, puisque, de 1978 à 1992, le nombre des dockers est déjà passé de 15 000 à 8 000.

M. de Rohan a estimé, par ailleurs, que l'Etat ne s'était pas comporté « comme un employeur diligent dans la gestion des effectifs ». Je rappelle, à cette occasion, que l'Etat n'a jamais été et qu'il ne sera pas, avec cette réforme, l'employeur des ouvriers dockers. C'est d'ailleurs pour rendre aux entreprises leur entière responsabilité que cette réforme a été engagée.

Je crois, comme MM. Balarello et Bialski, que la loi de 1947 a joué un rôle utile en son temps. Son dévoiement, à mesure que le temps passait, résulte - on l'a dit ce matin, avec raison - de pratiques conjointement définies par les ouvriers dockers et les manutentionnaires, les uns et les autres s'accommodant bien, finalement, de cette situation.

Si laxisme il y eut, ce fut le fait - on ne saurait l'oublier - de cette organisation tacitement acceptée par les partenaires eux-mêmes, et je salue d'autant plus, aujourd'hui, la mobilisation des opérateurs économiques en faveur de la réforme. Le fait est suffisamment important et suffisamment nouveau pour être souligné.

La réforme répond à des objectifs d'« efficacité, de responsabilité et d'équité », selon les termes de M. de Rohan, que je peux reprendre à mon compte.

La loi se veut un cadre souple au sein duquel la responsabilité de chacun doit pouvoir s'exercer pleinement.

Parmi les acteurs figure incontestablement l'Etat. Ce matin, M. Collard saluait les principes de la réforme tout en posant comme condition au vote positif de son groupe l'affirmation des responsabilités de l'Etat. Ce point mérite que je m'y arrête quelques instants car plusieurs intervenants l'ont souligné.

L'Etat, pour ce qui relève de ses attributions, prendra ses responsabilités. Mais, réciproquement, l'Etat attend des autres intervenants qu'ils assument pleinement les leurs, et je songe en particulier aux partenaires sociaux.

M. René Régnault. Très bien !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. MM. de Rohan et Leyzour ont évoqué, en des termes parfois différents, le montant des investissements en matière d'équipements portuaires. Les investissements de l'Etat pour ce qui concerne les infrastructures portuaires sont, c'est vrai, plus modestes aujourd'hui qu'ils ne l'avaient été dans le passé. Dans les années soixante-dix, ils représentaient plus de un milliard de francs par an. Mais il s'agissait à l'époque, faut-il le rappeler, de créer *ex nihilo* de grands sites portuaires nouveaux, notamment celui de Fos mais aussi ceux de la plaine alluviale du Havre et de Dunkerque-Ouest. Ces grands équipements, qui ont ainsi été réalisés, sont actuellement un des atouts essentiels de nos ports.

Aujourd'hui, il s'agit d'améliorer le niveau d'utilisation de ces équipements et de diminuer les coûts de passage. Ce n'est pas pour autant, bien sûr, qu'il ne faut pas poursuivre les investissements nécessaires pour adapter les équipements à l'évolution des types de navires, au conditionnement des marchandises, ainsi qu'aux flux du commerce extérieur. Cependant, les équipements au sein des sites existants sont maintenant plus facilement modulables et ne nécessitent plus une participation financière publique d'un montant comparable à celui que j'évoquais à l'instant.

Au demeurant, l'effort de l'Etat se poursuit. J'en veux pour preuve les travaux actuellement engagés autour du port rapide en aval du Havre pour les conteneurs ou le réaménagement du port de la Joliette à Marseille.

Par ailleurs, je rappelle que l'Etat n'est pas le seul intervenant en matière d'investissement portuaire. Le ratio généralement admis est le suivant : lorsque l'Etat participe pour 1 million de francs aux infrastructures portuaires, on constate globalement une dépense de 4 millions ou 5 millions de francs en infrastructures et superstructures portuaires.

Monsieur de Rohan, je vous apporte une précision s'agissant d'une comparaison que vous avez effectuée ce matin entre les taux de la participation publique de la Belgique et de la France pour la construction de nouveaux quais. Après vérification, le taux est bien identique pour les deux pays : 60 p. 100.

M. Leyzour a cité un chiffre d'investissement portuaire à Anvers de 12 milliards de francs. Je me suis demandé s'il s'agissait de francs français ou de francs belges...

En fait, il semble qu'il s'agisse de francs français, mais ils représentent, en l'occurrence, l'ensemble des investissements effectués sur le port d'Anvers, y compris les investissements industriels privés. Cette précision modifie, on en conviendra, la portée de la comparaison.

Je tiens à signaler qu'en France l'Etat a contribué à renforcer la capacité d'investissement de ses grands partenaires, en matière d'équipements portuaires, que sont les ports autonomes.

Ce matin, j'ai indiqué que l'effort financier spécifique de l'Etat représentait 216 millions de francs, par la réduction du taux de rémunération à son profit de la dotation en capital à 1 p. 100, alors qu'il devait être de 3 p. 100 en 1991, 1992 et 1993, et même de 5 p. 100 à compter de 1994.

Il va de soi que la réforme proposée favorisera l'investissement privé, notamment celui des entreprises de manutention qui seront incitées à consentir des efforts plus importants, dès lors qu'elles auront une meilleure maîtrise de leur personnel.

S'agissant des autres volets de notre plan, sur lesquels nombre d'entre vous ont insisté ce matin, je redis l'importance que nous accordons au développement des dessertes terrestres. Je vous rappelle que l'ambitieux programme d'amélioration de nos dessertes terrestres, qui est inscrit dans notre plan, témoigne, là aussi, de l'importance de l'effort d'investissement de l'Etat.

M. Caron a évoqué la nécessité de favoriser une gestion dynamique des implantations portuaires en permettant le crédit-bail et les prêts hypothécaires. Comme je l'ai rappelé ce matin, une telle disposition figure bien dans le volet foncier du plan gouvernemental.

Il s'agit de conférer des droits réels aux occupants du domaine public, donc d'éviter les tentations de déclassement de ce domaine que certains semblaient souhaiter.

Nous conserverons, je le confirme à nouveau, le caractère public du domaine portuaire en permettant à celui-ci d'accueillir plus favorablement l'investissement productif. Mon collègue, M. le ministre du budget, présentera, le moment venu, ce projet de loi devant la Haute Assemblée.

M. Balarello a évoqué la nécessité de réformer les concessions portuaires. Cette conviction, partagée par le Gouvernement, a conduit à la refonte du cahier des charges type des concessions d'outillages publics. J'y ai également fait allusion ce matin.

S'agissant de la réforme engagée pour la manutention portuaire, il est clair que les ports devront pouvoir faire face à d'importants ajustements de la main-d'œuvre aux besoins réels. Mais ces ajustements d'effectifs doivent pouvoir être conduits dans des conditions socialement acceptables et honorables.

C'est ainsi que l'Etat a défini, dans le plan gouvernemental rendu possible le 28 novembre dernier, des plans sociaux particulièrement généreux. Vous connaissez leur contenu, je n'y reviens pas.

Le montant de la participation de l'Etat au financement de ces plans sociaux vous a été annoncé : il s'élève à 700 millions de francs. Mais, parallèlement, les ouvriers dockers restant collectivement les salariés des entreprises de manutention, il était normal que l'Etat demande à celles-ci de prendre en charge une part appréciable du financement des plans sociaux. Là encore, chacun doit prendre ses responsabilités.

Il va de soi - je réponds à une préoccupation qui a été exprimée par plusieurs d'entre vous - que le suivi de ces plans sociaux sera assuré afin d'éviter d'éventuels excès ou anomalies. Ce rôle régulateur de l'Etat, en cas de besoin, sera facilité par le niveau substantiel de son intervention financière.

L'Etat entend assumer toutes ses responsabilités dans l'application de la réforme et le suivi de celle-ci.

Votre rapporteur pour avis, en particulier, a insisté sur l'importance des mesures réglementaires à prendre. A cet égard, je tiens à être très net. L'élaboration des décrets d'application a été engagée sans attendre et, déjà, mes services ont commencé à réfléchir sur les adaptations nécessitées par le vote de l'Assemblée nationale. C'est dire que le Gouvernement, dans cette réforme, travaille « en temps réel » afin que la phase d'incertitude sociale actuelle soit la plus brève possible.

Dès le vote de la loi, la mise au point définitive du décret et des arrêtés sera possible. Le cadre de la réglementation future sera ainsi en place dans les semaines qui viennent, y compris l'encadrement réglementaire du taux d'emploi et des taux de mensualisation dans les ports autonomes.

Il appartiendra alors aux acteurs locaux d'agir : procéder aux mensualisations - elles seront possibles, d'ailleurs, dès la parution de la loi -, recomposer les BCMO et, bien sûr mettre en application le nouveau régime et participer au suivi de sa mise en place.

La proposition du Gouvernement que soit présenté un rapport annuel au Parlement sur l'application de la loi correspond précisément au souci qu'ont partagé plusieurs intervenants, particulièrement M. Bialski, de mettre en place une procédure de suivi des évolutions tant économiques que sociales constatées.

J'ai toujours indiqué aux partenaires sociaux que j'ai reçus ces dernières semaines l'importance que j'attachais à ces dispositions et l'intérêt qu'il y avait pour eux d'y participer activement. Je n'ai pas encore obtenu de réponses mais j'espère qu'elles me parviendront dans les jours qui viennent et qu'elles seront positives.

Permettez-moi de détailler quelque peu les propositions précises que je leur ai faites.

Dans chaque port devra fonctionner une commission locale de suivi, organisme existant ou créé pour l'occasion, réunissant sous l'autorité du préfet les administrations locales concernées, les collectivités locales, les clients et usagers du port, ainsi que les diverses professions portuaires, et surtout les partenaires sociaux.

Tous devront convenir des moyens nécessaires et procéder ensemble au suivi économique et social de la réforme avec, en priorité, l'examen des conditions d'accompagnement social de la loi et le suivi des évolutions économiques apportées par la modernisation engagée.

Les trafics seront-ils rapatriés - grande question - qu'il s'agisse de ceux qui ont été détournés depuis longtemps pour cause de manque de compétitivité ou de fiabilité ou de ceux qui ont été détournés plus récemment pour se mettre à l'abri des troubles constatés au cours des dernières semaines ?

Comment repérer les gains de productivité et s'assurer qu'ils seront répercutés au niveau commercial dans la reconquête des trafics ?

Les commissions auront également pour rôle d'alerter les responsables à propos des difficultés d'application ou de signaler les mesures d'accompagnement nécessaires.

Parallèlement, j'envisage de mettre en place à l'échelon national une cellule de synthèse et d'appui à ces commissions, cellule qui permettra de tirer tous les enseignements de ce suivi, qui pourra aussi proposer les ajustements qui pour-

raient se révéler nécessaires, voire adresser - oserai-je ? - quelques injonctions aux partenaires qui ne joueraient pas le jeu de la réforme.

Cependant, si l'Etat entend assumer ses compétences, une fois de plus, je soulignerai la responsabilité des acteurs. Il ne s'agira plus, désormais, d'attendre de l'Etat des mesures législatives et réglementaires susceptibles de résoudre leurs problèmes. Il leur appartiendra de prendre en main la situation sociale de la manutention portuaire, et c'est là que l'incitation à la négociation de la convention collective de branche revêt toute son importance - les rapporteurs y ont insisté l'un et l'autre.

Le Gouvernement s'est toujours déclaré partisan de la signature d'une telle convention. Je souhaite que l'incitation introduite par l'Assemblée nationale permette d'encourager efficacement à la conclusion de cette convention qui sera, je le rappelle, applicable à l'ensemble de la profession, c'est-à-dire aussi bien aux dockers mensualisés, intermittents qu'occasionnels.

Au cas où les négociations ne s'engageraient pas - je réponds là à une question qui a été posée ce matin - je demanderai à mon collègue, M. le ministre chargé du travail, de prendre les initiatives, que permet d'ailleurs le code du travail, pour aboutir à un droit social satisfaisant dans cette profession.

Je n'ose cependant imaginer que ceux qui ont pour mission de défendre les intérêts des dockers ne saisissent pas l'occasion qui leur est donnée de contribuer à la consolidation des droits des travailleurs qu'ils représentent.

Par ailleurs, je veux croire que, dès lors que la fiction selon laquelle il se pourrait qu'il n'y ait pas de réforme sera dissipée, on en reviendra à des questions sérieuses, qui seront traitées soit à la table des négociations port par port, soit lors de la discussion de la convention collective de branche.

J'ai dit ce matin la responsabilité qui incombera aux manutentionnaires, dont l'attitude constructive et sociale engagera l'avenir.

J'ai dit aussi la responsabilité assumée par les dockers, sans qui la réforme ne pourra être menée dans de bonnes conditions.

La dégradation de la situation dans les ports, ces jours derniers, est inquiétante. La violence désespérée d'une minorité conduit, selon une expression bien connue, à scier la branche sur laquelle est assise l'ensemble de la profession. Ce n'est à l'évidence l'intérêt de personne.

En conclusion, j'insisterai sur la cohérence entre ce projet de loi relatif à la modernisation portuaire et la politique conduite par le Gouvernement en faveur d'une flotte de commerce nationale.

Monsieur Leyzour, vous vous êtes interrogé sur la situation de cette flotte et sur son avenir.

La diminution du nombre des navires dont vous avez fait état - 424 en 1981 contre 215 en 1992 - et le recul de la flotte française dans le classement mondial traduisent bien la part prise par les nouveaux concurrents, qui sont souvent des armateurs asiatiques.

Néanmoins, cette baisse occulte la stabilisation obtenue depuis 1990, en particulier grâce à la mise en œuvre par le Gouvernement d'un plan très volontariste en faveur de la marine marchande. Cette stabilisation concerne tous les secteurs du transport maritime, y compris les transports du pétrole et du vrac sec, qui ont été très affectés par la crise des années 1985 à 1987.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement est particulièrement attentif à la situation de l'armement français des lignes régulières, qui acheminent la partie la plus riche et la plus sensible des produits de notre commerce extérieur. Ce secteur bénéficie d'un mécanisme spécifique de subvention, à savoir l'aide à la consolidation et à la modernisation.

Les armateurs français des lignes régulières ont ainsi pu à la fois moderniser leur flotte et développer les indispensables investissements d'accompagnement en faveur des conteneurs ou de l'informatique. Je signalais, d'ailleurs, ce matin que le Gouvernement est favorable à l'informatique portuaire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi que vous examinez aujourd'hui a pour objet de relancer les ports français. Notre pays ne peut négliger cet aspect de son économie sans prendre de risques majeurs pour son avenir. Je compte sur votre aide pour mener à son terme la modernisation de la filière portuaire, dont le projet de loi qui vous est

soumis constitue le coup d'envoi. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - MM. Collard et Schumann applaudissent également.*)

Question préalable

M. le président. Je suis saisi par Mme Luc, MM. Pagès, Leyzour, Minetti et Bécart, les membres du groupe communiste et apparenté, d'une motion n° 1 tendant à opposer la question préalable.

M. Jean-Claude Gaudin. Eh bien !

M. Jean Garcia. Cela n'a pas l'air de plaire à M. Gaudin !

M. le président. Cette motion est ainsi rédigée :

« En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes. »

Je rappelle qu'en application du dernier alinéa de l'article 44 du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, un orateur d'opinion contraire, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

La parole peut être accordée pour explication de vote pour une durée n'excédant pas cinq minutes à un représentant de chaque groupe.

La parole est à M. Pagès, auteur de la motion.

M. Robert Pagès. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de loi relatif au régime du travail dans les ports maritimes nous est présenté comme un outil de développement économique et de progrès social.

Les difficultés économiques certaines que connaît l'activité portuaire dans notre pays trouveraient leur principale origine dans un coût tellement excessif de la main-d'œuvre portuaire qu'il saperait, presque à lui seul, la compétitivité des ports maritimes. Il serait donc urgent de s'attaquer à la source même de ce surcoût et, par conséquent, de remettre en cause le statut social, exorbitant et forcément archaïque, dont bénéficient des ouvriers dockers en surnombre et trop bien rémunérés par rapport au commun des travailleurs.

Voilà, brossées à grands traits, les motivations et les intentions des auteurs du texte qui est aujourd'hui soumis à notre examen.

En vertu de son caractère indiscutable, vital et urgent pour l'avenir de la filière maritime et afin que, conformément aux vœux du patronat, il entre d'urgence en application, il ne resterait donc plus au Sénat qu'à l'accepter, tel qu'il ressort, dans sa perfection, des travaux de l'Assemblée nationale en première et unique lecture.

Comment peut-on à ce point maltraiter la réalité ?

Par ailleurs, comment le Sénat pourrait-il accepter de s'autocensurer au point de ne pas vouloir amender ce projet de loi, refusant ainsi de jouer le rôle de législateur que lui impartit la Constitution ?

Quelle est donc cette conception étrange et nouvelle du travail parlementaire, cette conception qui transformerait notre Haute Assemblée en une simple chambre d'enregistrement, uniquement chargée d'entériner les desiderata d'un patronat qui entend imposer le plus rapidement possible ce texte de régression économique et sociale aux travailleurs ?

L'absence d'amendement des commissions et des groupes autres que le nôtre, alors que les rapports écrits des rapporteurs laissent transparaître certaines divergences avec les dispositions retenues par l'Assemblée nationale, n'est ni normale ni souhaitable dans notre assemblée.

En toute logique, deux voies restent possibles : ou bien le Sénat refuse ce texte en adoptant la question préalable que nous avons déposée, ou bien il en admet les principes, mais en acceptant de jouer pleinement son rôle législatif.

Quoi qu'il en soit, notre assemblée ne saurait se contenter de « l'alignement » dans lequel elle semble volontairement vouloir s'enfermer.

Le Sénat ne sortirait assurément pas grandi de cette « petite » et inacceptable opération, à laquelle, pour leur part, les sénateurs communistes, étant donné l'importance du texte en discussion, ne s'associeront bien évidemment pas. (*Très bien ! sur les travées communistes.*)

En réalité, ce projet de loi est d'une tout autre nature que celle que le représentant du Gouvernement ou que nos rapporteurs veulent bien décrire. C'est un projet de polichinelle !

Bien loin de tendre, comme il le devrait, à un meilleur équilibre entre l'intérêt national, celui des travailleurs et celui des employeurs, ce texte épouse parfaitement la totalité des thèses patronales en matière de travail portuaire.

Il n'est le fruit d'aucune négociation avec les représentants des ouvriers dockers, puisque la totalité des propositions sérieuses d'évolution de la profession qu'ils ont formulées ont été invariablement repoussées avec la même constance, tant par le patronat que par le Gouvernement.

Comment, dans ces conditions, peut-on parler - comme vous n'avez pourtant pas hésité à le faire, monsieur le secrétaire d'Etat, lors du débat à l'Assemblée nationale - d'un processus de concertation qui aurait duré un an ?

Comment, de plus, pouvez-vous oser affirmer qu'« il s'agit là d'un processus sans précédent, qui a associé l'ensemble des acteurs économiques et des partenaires sociaux intervenant dans l'activité portuaire et la chaîne des transports » ? En effet, il n'a été tenu aucun compte des avis des principaux partenaires concernés je veux, bien entendu, parler des dockers, qui ont été victimes, par ailleurs, d'incessantes campagnes de dénigrement orchestrées par le patronat portuaire et maritime.

M. Louis Minetti. Très bien !

M. Robert Pagès. Quelle conception de la négociation et, pour tout dire, de la démocratie !

Ce texte organise, en vérité, et sous les plus fallacieux prétextes, la disparition d'une profession dont la compétence et la qualification sont pourtant reconnues ainsi que l'instauration de la plus complète précarité du travail et des rémunérations pour ceux qui seront appelés à charger et à décharger les navires dans l'avenir. Vous le reconnaissez d'ailleurs vous-même tout à l'heure, monsieur le rapporteur.

Vous indiquez aussi que, à terme, ne subsisteront plus que les ouvriers dockers mensualisés et embauchés sous contrat à durée indéterminée par les entreprises de la manutention portuaire et les ouvriers dockers occasionnels que ces dernières utiliseront au gré de l'arrivée des navires donc des fluctuations du trafic.

La disparition des ouvriers dockers intermittents est donc, à terme, programmée.

C'est d'ailleurs notre collègue M. Balarello qui déclarait que des taux trop élevés en matière de contrôle de l'emploi risqueraient de maintenir un seuil important d'ouvriers dockers intermittents « dont on sait qu'à terme ils doivent disparaître ».

Nous assisterons donc - chacun en conviendra - à la destruction de ce qui faisait l'originalité de la loi du 6 septembre 1947, à la remise en cause totale du régime de l'intermittence portuaire.

Pour justifier cet abandon, on a affirmé que le trafic portuaire serait aujourd'hui des plus réguliers et des plus prévisibles.

En vérité, même si la situation a beaucoup évolué, c'est une contrevérité des plus flagrantes.

Le patronat portuaire, l'UNIM, le reconnaît lui-même, comme en témoigne l'article 9 du projet de convention collective qu'il soumet aux organisations syndicales représentatives.

Cet article 9 précise, en effet : « En période de forte activité, l'horaire hebdomadaire pourra atteindre quarante-huit heures par semaine. En période de faible activité, l'horaire hebdomadaire pourra éventuellement descendre jusqu'à zéro... Les périodes de forte et celles de faible activité seront programmées de façon indicative, au niveau de chaque entreprise, en fonction de l'arrivée prévisible des navires. »

Il dispose encore, ce qui est tout à fait remarquable : « Les salariés ne pourront être prévenus des modifications de leurs horaires que la veille pour le lendemain, dans la plupart des cas ».

L'UNIM reconnaît ainsi explicitement que l'intermittence du travail portuaire est bien toujours la forme incontournable et réellement adaptée de la manutention portuaire.

L'organisation patronale reconnaît donc, au moins implicitement, que l'objectif qu'elle poursuit consiste uniquement, en liquidant les ouvriers dockers professionnels et leur statut, à faire disparaître les avantages sociaux des gens qui travaillent pour son compte sur les ports.

La mensualisation préconisée par le projet de loi comme le *nec plus ultra* du progrès social ne concernera, en réalité, qu'une infime minorité d'ouvriers dockers, et pour un temps limité seulement.

Ainsi, le dispositif qui nous est proposé prévoit qu'aucune mensualisation ne pourra être effectuée, sauf pour les ouvriers dockers intermittents, et durant une période de soixante jours à compter de la publication de la loi.

Cette fausse protection cache, en fait, un réel danger pour ceux qui exercent actuellement la profession. Ils seront en effet contraints, en acceptant la mensualisation, d'accepter l'ensemble des conditions d'embauche que décidera unilatéralement un patronat qui, au terme de ce délai, pourra embaucher n'importe qui à l'extérieur de la profession.

Le nouveau contrat de travail à durée indéterminée devra être écrit, ce qui est contraire aux règles du droit commun. Il fera l'impasse sur l'ensemble des acquis sociaux et sur l'ancienneté des dockers qui, de plus, pourront n'être embauchés qu'à l'essai.

Comment accepter que des ouvriers, dont la compétence et la qualification sont reconnues *de facto* par l'attribution d'une carte professionnelle délivrée par les autorités portuaires, puissent être embauchés à l'essai pour exécuter les mêmes tâches que celles qu'ils effectuaient auparavant, la plupart du temps pour la même entreprise ?

La mensualisation, que l'on nous présente sous les apparences d'un progrès social, se traduira donc par une régression sociale complète par rapport à la situation actuelle et par l'incertitude du lendemain.

Alors qu'il vaudrait mieux reconnaître dans les textes la permanence et le caractère attiré de la situation de certains ouvriers dockers auprès des entreprises qui les emploient régulièrement, le projet de loi choisit de leur imposer une embauche effective dans les pires conditions.

Mon ami Guy Hermier l'a fort bien expliqué à l'Assemblée nationale : ce texte vise, en règle générale, à faire passer les dockers du statut de travailleur intermittent avec garanties au statut de travailleur intermittent sans véritable garantie ni d'emploi ni de rémunération.

A terme, les postes les plus techniques seront donc occupés, mais seulement pour une part, par d'anciens ouvriers dockers professionnels devenus mensualisés. Les autres tâches seront confiées à des occasionnels, regroupés au service d'agences d'interim spécialisées dans la manutention portuaire et agissant sous le couvert des groupements institués à l'article L. 511-2 du code des ports maritimes.

Ces groupements seront donc *grossa modo* destinés à jouer l'essentiel du rôle actuel des BCMO, à cela près que les ouvriers dockers occasionnels qu'ils emploieront ne bénéficieront d'aucune indemnisation pour les périodes d'inactivité dues à la fluctuation du trafic.

La déperdition du financement des indemnités de garantie des dockers et la disparition progressive de la CAINAGOD qu'elle entraînera rendront bien moins protecteur le régime indemnitaire des périodes d'inactivité des dockers intermittents. Cela les contraindra soit à accepter les très incertaines propositions de mensualisation, soit à chercher un autre travail, assorti ou non de travaux occasionnels sur le port.

Cette déperdition, qui va dans un premier temps instaurer une concurrence sauvage entre les ports de commerce, et ce au détriment des plus petits, est donc avant tout un instrument de liquidation de la profession. Dans ces conditions, le nouveau régime du travail des ports maritimes préconisé par votre projet de loi rendra indiscutablement plus difficiles les conditions de travail dans les ports et multipliera les risques d'accident du travail.

En effet, nous savons combien le travail précaire et sous-qualifié est source de risques professionnels et combien, de ce fait, il coûte à la collectivité. Les récentes et alarmantes statistiques du ministère du travail sont là pour en témoigner, hélas !

La relative faiblesse du nombre des embauches sous contrat à durée indéterminée ne permettra vraisemblablement pas la création massive des comités d'hygiène et de sécurité que vous avez annoncée, monsieur le secrétaire d'Etat, lors de la discussion à l'Assemblée nationale, car ces entreprises n'atteindront que très rarement le seuil légal pour ce faire.

De plus, comme les entreprises de manutention portuaire ne sont actuellement qu'utilisatrices de main-d'œuvre, il faudra attendre, dans la plupart d'entre elles, au moins un an pour procéder à l'élection de délégués du personnel et deux ans pour créer des comités d'entreprise.

En jouant sur les divers délais que ce texte institue et en utilisant les possibilités qu'il organise, le patronat sera seul maître sur les quais. Il pourra ainsi embaucher et débaucher selon son bon plaisir, faire travailler les hommes pratiquement comme il l'entendra et, en définitive, faire régner sa loi, la loi de la jungle du libéralisme le plus débridé.

Outre le fait qu'il est un instrument de combat contre la paix sociale et la sérénité dans les ports, ce projet de loi au caractère également antiéconomique se traduira par une désorganisation certaine des méthodes de travail. Il entraînera une diminution de la qualité et de la rapidité des prestations effectuées, diminution qui sera très préjudiciable à la compétitivité de nos ports, déjà mise à mal tant par la politique portuaire et maritime du Gouvernement que par les détournements de trafic organisés par le patronat. Mon ami M. Félix Lezyour l'a suffisamment démontré ce matin : je n'y reviens donc pas dans le détail à présent.

En revanche, je voudrais à mon tour, dénoncer la politique d'abandon des voies navigables intérieures et le démantèlement de la marine marchande française auxquels nous assistons, l'insuffisance chronique des investissements tant au niveau portuaire qu'en matière d'infrastructures de transports terrestres de l'Etat.

L'attitude scandaleuse des armateurs et du patronat portuaire en général - qui, je le répète, encouragent et organisent les détournements de trafics vers les ports belges, néerlandais et allemands - et certaines décisions prises en catimini à Bruxelles sont les vraies raisons du manque de compétitivité de nos installations portuaires.

En vérité, les dockers ne sont que les boucs émissaires destinés à faire oublier les attitudes les plus condamnables des uns et le manque d'ambition de la politique maritime des autres.

Contrairement à ce qui a été abondamment affirmé dans d'incessantes campagnes de dénigrement systématique, avec leur syndicat CGT, qui représente la quasi-totalité de leur effectif, ils ont tout tenté pour négocier, mais les dizaines de propositions qu'ils ont faites sont restées sans réponse de la part tant du patronat que du Gouvernement.

Ce projet de loi est donc un mauvais texte, et un texte aux conséquences dangereuses pour l'avenir de nos activités portuaires. Il a été élaboré sans véritable négociation, à partir des seules propositions de l'UNIM, pour casser le statut social d'une profession.

En conséquence, pour toutes ces raisons, je souhaite que le Sénat adopte notre question préalable tendant à rejeter purement et simplement ce projet de loi. Afin que chacun prenne ses responsabilités pour l'avenir, je demande, au nom du groupe communiste et apparenté, que le Sénat se prononce par scrutin public. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai écouté avec la plus grande attention le réquisitoire impitoyable de notre collègue M. Pagès.

M. Jean-Claude Gaudin. De la CGT !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Il comprendra que je ne puisse pas le suivre !

M. Jean-Claude Gaudin. Nous non plus !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Il ne se fait d'ailleurs pas trop d'illusions quant au sort de sa question préalable, puisque ses amis et lui ont déposé vingt-huit amendements que nous allons examiner tout à l'heure.

Ces amendements ont tous le même objectif : défendre le *statu quo* et proposer quelques aménagements au système actuel. Nous, nous sommes partisans d'une réforme. Voilà le premier point de divergence entre nous.

De plus, cette question préalable signifie qu'il n'y a pas lieu de discuter de ce projet alors qu'il faut, selon nous, en débattre. Nous concevons fort bien que le Gouvernement ait déclaré l'urgence sur ce projet de loi, compte tenu de la situation qui règne dans nos ports.

En effet, depuis de nombreuses années, l'hémorragie de trafics et les imperfections de notre système portuaire ont été décrites, voire dénoncées, non seulement par le monde politique, mais aussi par les professionnels. A cet égard, deux rapports sont fondamentaux. Le rapport Dupuydauby, demandé par l'ancien secrétaire d'Etat M. Ambroise Guellec, et le rapport Brossier sont plus que des esquisses de solutions. On y trouve des recommandations qui devaient être à l'origine d'une réforme. Certes, ces rapports sont anciens.

Mais un autre secrétaire d'Etat à la mer, appartenant au gouvernement de Mme Cresson, M. Le Drian, annonçait, voilà plus de sept mois, qu'une réforme était nécessaire. Il en a même défini les principes et, depuis lors, les partenaires sociaux ont pu en discuter.

Que le principal syndicat représentant les dockers n'ait pas voulu engager la discussion à laquelle il était convié, c'est son droit, mais il faut savoir que toutes les dispositions ont été prises pour établir un dialogue social. Dans certains ports, des résultats ont d'ores et déjà été obtenus. Je pense à Saint-Nazaire, où un accord a pu être trouvé. Il y a donc bien eu des négociations.

Il faut savoir aussi que, depuis sept mois, des grèves à répétition ont lieu dans nos ports, à l'instigation du syndicat dominant. Ces grèves ont coûté très cher à l'économie française.

M. Jean-Claude Gaudin. C'est une catastrophe !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. D'ores et déjà, on peut estimer à plus de 1 milliard de francs le manque à gagner. En effet, pour chaque bateau immobilisé à quai qui n'est pas déchargé, ce sont, chaque jour, 10 500 dollars de perdus. Ce sont des sommes énormes ! Cela explique pourquoi les chargeurs et les armateurs choisissent des ports étrangers, ce qui accroît encore les importants détournements de trafics dont nos ports sont victimes.

Cette évasion durable consacre, hélas ! la mauvaise réputation de nos ports. De plus en plus, on considère qu'ils ne sont pas fiables. Voilà pourquoi il est urgent que la négociation intervienne et que la loi règle les rapports entre les partenaires sociaux en cas d'échec de la négociation.

Peut-on laisser plus longtemps les dockers dans l'indétermination de leur statut ? Tout le monde sait que le Gouvernement, les professionnels et les syndicats, à l'exception de la CGT, veulent une réforme. Nous savons aussi, car on nous l'a dit, que des dockers - il arrive en effet que les parlementaires en rencontrent ! - seraient d'accord pour une réforme, mais qu'ils ne peuvent pas toujours le dire librement à cause des pressions que l'on exerce sur eux. Il existe effectivement, je le déplore, des moyens pour faire régner un certain climat dans les ports. Que l'on me dispense d'en dire davantage ; toutefois, s'il le fallait, je pourrais citer une longue liste de cas où la sérénité du climat social n'est pas respectée en raison de telles pressions !

M. Yves Guéna. Très bien !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. On ne peut pas laisser dans l'indétermination ceux qui ont conclu des accords ou ceux qui souhaiteraient le faire. Au contraire !

Mes chers collègues, les chargeurs, les armateurs étrangers sont extrêmement vigilants. Ils observent ce qui se passe dans nos ports...

M. Jean-Claude Gaudin. Bien sûr !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. ... avant de prendre des décisions. Si la situation ne redevient pas normale, et rapidement, les décisions qui seront prises engageront l'avenir, et pour de très nombreuses années !

Que se produira-t-il alors ? La logistique étrangère s'implantera à Anvers, à Rotterdam et dans les ports du Nord. De plus, du fait de l'avènement du marché unique, un très grand nombre d'entraves douanières fiscales et administra-

tives seront levées. Il sera donc très facile aux Français d'opérer à Anvers, à Zeebrugge, à Gênes et à Bilbao. Nous perdrons alors toute possibilité d'avoir des ports fiables et dotés des services que peut attendre la clientèle étrangère. A terme, de très nombreux emplois industriels français seront menacés. Il est donc urgent que nous disposions désormais d'une base légale.

Laisser entendre que la loi pourrait être gelée, c'est vouloir freiner la discussion entre les partenaires sociaux. Prolonger dangereusement l'indétermination encouragerait la violence de certains irresponsables.

Il est donc urgent de permettre la reprise du dialogue. Dans l'hypothèse où certains voudraient s'y opposer, il est bon de mettre fin, grâce à la loi, à l'indétermination et, le cas échéant, de régler des rapports qu'une partie seulement n'auraient pas voulu établir.

Enfin, monsieur Pagès, comment justifier le *statu quo* ? Permettez-moi de vous le dire, le représentant d'un mouvement qui se veut révolutionnaire est étrangement conservateur !

M. Jean-Claude Gaudin. Ils ne sont plus révolutionnaires !

M. Robert Pagès. Ne vous inquiétez pas, monsieur le rapporteur !

M. Hector Viron. Nous voulons conserver ce qui est un progrès !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Vous voulez maintenir un système fondé sur la précarité, voire sur la prolétarisation ! Trouvez-vous normal, aujourd'hui, qu'on se présente deux fois par jour à un bureau de la main-d'œuvre pour savoir si l'on va avoir du travail à la fin de la journée et ce qu'il en sera à la fin du mois ?

Je crois qu'il faut, au contraire, rechercher un autre système de relations sociales, protéger la stabilité et la durée de l'emploi et non pas maintenir un système fondé sur la précarisation.

Je profite de l'occasion pour souligner que l'intermittence peut être combattue par les moyens modernes. La technique des flux tendus permet de connaître, de longs mois à l'avance, les trafics qui s'effectueront entre nos ports. Dès lors que les entreprises seront responsables de leur main-d'œuvre, elles seront en mesure d'organiser le travail en conséquence.

En outre, rassurez-vous ; à l'avenir, les dockers seront, non plus monovalents, mais polyvalents. (*M. Jean-Claude Gaudin approuve.*)

M. Robert Pagès. Pensez-vous !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Lorsqu'ils ne pourront pas travailler parce qu'on n'aura pas d'emploi à leur proposer immédiatement, ils seront employés à d'autres tâches. De la sorte, la mensualisation sera tout naturellement réalisée.

Je ne dis pas que la situation sera idyllique. Des licenciements pourront se produire, mais ils seront réglés par le droit du travail. La mensualisation apportera aux travailleurs de ces entreprises de manutention les garanties des autres travailleurs, garanties qui ne sont pas négligeables. S'il faut les renforcer, nous le ferons !

En 1992, on ne peut pas, encore une fois, maintenir un système calqué sur celui qui existait en 1947 et qui rappelle des pratiques...

M. Jean-Claude Gaudin. Archaïques !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. ... terriblement archaïques, que nous voudrions même voir révolues !

Il y aura toujours, c'est vrai, une certaine imprévision. C'est pourquoi les dockers occasionnels seront toujours nécessaires. Mais ils devront, pour les raisons que je viens de vous décrire, être le moins nombreux possible. Il est bon que la règle soit la durée et la mensualisation, et que l'exception soit l'intérim et l'occasion. On ne laissera pas ces travailleurs occasionnels sans protection. La loi l'a d'ailleurs prévu.

Enfin, mes chers collègues du groupe communiste, la loi est l'expression de la volonté générale. Cette loi est voulue par les représentants de toutes les professions portuaires et

par un certain nombre de syndicats - à l'exception de la CGT - qui sont peut-être moins influents que ce dernier syndicat, mais qui ont quand même leur mot à dire !

Il y a donc une très large majorité, dans ce qu'on appelle la « communauté portuaire », pour vouloir une loi.

L'Assemblée nationale a voté ce texte à une majorité écrasante.

Pourquoi la majorité sénatoriale...

M. Jean-Claude Gaudin. Aujourd'hui, c'est une majorité encore élargie !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. C'est vrai !

Pourquoi une très large majorité de sénateurs, donc, renonce-t-elle à son droit d'amendement ? D'abord parce qu'elle estime que le travail accompli à l'Assemblée nationale a été bien fait ; il nous arrive de reconnaître que, dans d'autres assemblées que la nôtre, on peut travailler bien !

M. Pierre Dumas. Cela peut effectivement arriver !

Mme Hélène Luc. Ce n'est pas parce que l'Assemblée nationale est d'accord avec vous qu'elle travaille bien !

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Ensuite, madame Luc, parce que cette majorité élargie considère qu'il est urgent pour nos ports de régler des problèmes depuis longtemps en suspens.

Attendre davantage serait périlleux pour l'intérêt national. Or le Sénat sait que, lorsque l'intérêt national est en jeu, il serait coupable de retarder l'échéance.

Parce que nous avons conscience qu'il faut agir rapidement et ramener la paix sociale dans nos ports, nous avons décidé de ne pas amender davantage un texte qui a déjà, il faut le reconnaître, été très largement modifié dans le bon sens à l'Assemblée nationale. C'est aussi simple que cela !

Nous souhaitons que ce texte soit voté ici avec la même majorité qu'à l'Assemblée nationale, afin que le Gouvernement puisse très vite le mettre en vigueur en prenant les décrets qui s'imposent - je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous avoir donné l'assurance qu'il en irait ainsi - mais aussi pour que soit rapidement renoué le dialogue social et que le très important plan social qui est nécessaire soit promptement mis en œuvre.

Nous savons bien que les lois ne règlent pas tout et que l'essentiel réside dans l'exécution. Encore faut-il que les principes soient établis.

En tout cas, compte tenu de l'importance capitale que revêt cette affaire pour notre économie, je vous demande, mes chers collègues, de repousser la question préalable. *(Applaudissement sur les travées du RPR, de l'UREI, de l'union centriste et du RDE, ainsi que sur les travées socialistes.)*

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

Je mets aux voix la motion n° 1, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une, de la commission et, l'autre, du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 79 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	318
Majorité absolue des suffrages exprimés	160
Pour l'adoption	16
Contre	302

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Jean-Claude Gaudin. Très bien !

M. le président. Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - Le livre V de la première partie (législative) du code des ports maritimes est ainsi modifié :

« I. - L'article L. 511-1 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 511-1. - Les ports maritimes de commerce de la métropole dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens de l'article L. 511-2 sont désignés par arrêté interministériel pris après avis des organisations professionnelles les plus représentatives qui doivent se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine. »

« II. - L'article L. 511-2 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 511-2. - I. - Dans les ports désignés par l'arrêté ministériel mentionné à l'article L. 511-1, les ouvriers dockers sont rangés en :

« - ouvriers dockers professionnels ;

« - ouvriers dockers occasionnels.

« Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.

« II. - Relèvent de la catégorie des dockers professionnels mensualisés les ouvriers qui concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée. Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements ont l'obligation de recruter les ouvriers dockers professionnels mensualisés en priorité et dans l'ordre parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents. Les ouvriers ainsi mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée ; ils conservent également leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel. Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre décide, dans des conditions définies par décret, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle.

« Une convention collective nationale de la manutention devra être négociée et signée par les partenaires sociaux au plus tard au 31 décembre 1993, qui concernera toutes les catégories de dockers mentionnés au présent article.

« Aucune mensualisation ne pourra être effectuée en dehors des ouvriers dockers professionnels intermittents durant une période de soixante jours à compter de la publication de la loi n° du modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, dans le port où a été conclu un accord relatif à l'organisation du travail de la manutention entre les organisations syndicales et patronales représentatives de la profession.

« III. - Relèvent de la catégorie des dockers professionnels intermittents les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 et n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée. Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation, ou pour une durée plus longue ; il est renouvelable.

« Pour les travaux de manutention définis par décret, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels. »

« III. - L'article L. 511-3 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 511-3. - Il est institué par arrêté interministériel, dans chacun des ports définis à l'article L. 511-1, un organisme paritaire dénommé "bureau central de la main-d'œuvre du port".

« Le bureau central de la main-d'œuvre est constitué ainsi qu'il suit :

« - dans les ports relevant de la compétence de l'Etat, le directeur du port, ou, à défaut, le chef du service maritime ; dans les autres ports, le chef du service maritime ;

« - trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;

« - un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;

« - en outre, à titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4.

« Le directeur du port ou le chef du service maritime assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre. »

« IV. - L'article L. 511-4 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 511-4. - Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de se faire pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'œuvre. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'œuvre. »

« V. - Au premier alinéa de l'article L. 511-5, les mots : "dockers professionnels" sont remplacés par les mots : "dockers professionnels intermittents".

« VI. - Au premier alinéa de l'article L. 521-1 du code des ports maritimes, les mots : "ouvrier docker professionnel" sont remplacés par les mots : "ouvrier docker professionnel intermittent".

« VII. - L'article L. 521-4 du code des ports maritimes est ainsi modifié :

« 1° Les a, b, c et d sont ainsi rédigés :

« a) Tenir registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés qui sont habilités à conserver leur carte professionnelle en application du II de l'article L. 511-2 ;

« b) Tenir à jour la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents ;

« c) Assurer le recouvrement de la contribution prévue à l'article L. 521-6 ;

« d) Assurer, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'œuvre, des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail en vigueur, le paiement dans chaque bureau central de la main-d'œuvre de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue à l'article L. 521-8. »

« 2° Les f et g sont supprimés. »

« VIII. - L'article L. 521-5 du code des ports maritimes est ainsi modifié :

« 1° Le quatrième alinéa (3°) est ainsi rédigé :

« 3° Des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents. »

« 2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les représentants des deux dernières catégories sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales nationales les plus représentatives. »

« IX. - L'article L. 521-6 du code des ports maritimes est ainsi modifié :

« 1° Dans le deuxième alinéa (1°), les mots : "dockers professionnels" sont remplacés par les mots : "dockers professionnels intermittents".

« 2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Le taux de la cotisation imposée aux employeurs est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, par arrêté interministériel pris après avis du conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'œuvre. Ce compte comporte en dépenses les indemnités prévues à l'article L. 521-7 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres dudit bureau, et une quote-part des dépenses générales de la caisse. Il comporte en recettes le produit de la contribution mentionnée au 1° ci-dessus dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers profes-

sionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau concerné, ainsi que la subvention éventuellement versée en application de l'alinéa suivant. »

« 3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Jusqu'au 31 décembre 1993, le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers peut, à titre exceptionnel, attribuer des subventions d'équilibre à certains comptes mentionnés à l'alinéa précédent. Ces subventions, imputées sur les dépenses générales de la caisse, sont réservées à des bureaux centraux de la main-d'œuvre dans lesquels les charges résultant de l'application de l'article L. 521-8 sont particulièrement élevées. »

« X. - L'article L. 521-7 du code des ports maritimes est ainsi modifié :

« 1° Au 2° les mots : "dockers professionnels" sont remplacés par les mots : "dockers professionnels intermittents" ;

« 2° Il est ajouté un 3° ainsi rédigé :

« 3° Paiement de l'indemnité compensatrice aux dockers professionnels intermittents, prévue à l'article L. 521-8. »

« XI. - L'article L. 521-8 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 521-8. - I. - Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre doit être tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après définies :

« a) Le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne doit pas dépasser un pourcentage fixé par décret. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'œuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 p. 100 ;

« b) Dans les bureaux centraux de la main-d'œuvre des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne doit pas dépasser un pourcentage, fixé par décret, de l'effectif des dockers professionnels de ce bureau au 1^{er} janvier 1992. Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'œuvre à un autre en fonction de cet effectif, ne peut être inférieur à 10 p. 100, ni excéder 40 p. 100.

« II. - Il est procédé à la radiation du registre mentionné au a de l'article L. 521-4 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire pour assurer le respect des limites définies au I du présent article. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.

« III. - A défaut de convention ou accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'œuvre définit, après consultation du bureau central de la main-d'œuvre, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.

« IV. - Par application des critères retenus conformément au III ci-dessus, le président du bureau central de la main-d'œuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.

« V. - Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application du présent article bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par décret.

« VI. - Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs doivent indiquer aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'œuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le reclassement professionnel des dockers radiés. »

« XII. - L'article L. 521-9 du code des ports maritimes est abrogé.

« XIII. - L'article L. 531-1 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 531-1. - Les contraventions aux dispositions du présent livre sont constatées par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'œuvre. Les contraventions sont passibles des sanctions suivantes :

« 1° A l'égard des employeurs :

« a) Avertissement ;

« b) Sanction pécuniaire dans la limite de 30 000 F ;

« c) En cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, la sanction mentionnée à l'alinéa précédent et l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public ou l'une de ces deux sanctions seulement ;

« 2° A l'égard des dockers professionnels intermittents :

« a) Avertissement ;

« b) En cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

« Ces sanctions sont prononcées par décision motivée du président du bureau central de la main-d'œuvre du port, à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis de ce bureau. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée.

« Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes qui se prononce après avis du conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

« Les sommes recueillies à titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des œuvres sociales du port. »

« XIV. - L'article L. 531-2 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 531-2. - Le Gouvernement déposera chaque année devant le Parlement un rapport sur l'application du livre V du présent code, sur la répercussion sur l'ensemble des acteurs de la filière portuaire et maritime des gains de productivités tarifaires, des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français.

« Ce rapport est communiqué au conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

« Pour chaque port, un rapport sera préparé chaque année sur l'application du livre V et sur l'évolution de la manutention dans le port, par le directeur du port ou le chef du service maritime et présenté, selon le cas, au conseil d'administration du port autonome ou au conseil portuaire. »

« XV. - L'article L. 531-3 du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« Art. L. 531-3. - Les conditions d'application du présent livre, et notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels mentionnés au II de l'article L. 511-2, sont fixées par décret. »

Par amendement n° 5, MM. Leyzour, Pagès, Minetti, Viron et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le texte présenté par le paragraphe I de cet article pour l'article L. 511-1 du code des ports maritimes :

« Art. L. 511-1. - Les ports maritimes de commerce et de pêche de la métropole dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main-d'œuvre permanente d'ouvriers dockers ou dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'ouvriers dockers professionnels au sens de l'article L. 511-2 sont désignés par arrêté interministériel après avis des organisations professionnelles les plus représentatives. »

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Cet amendement tend à améliorer le dispositif de la loi de 1947 en permettant l'application du livre V du code des ports maritimes aux ports dont la croissance le permettrait.

De plus, il renforce la cohérence des articles L. 511-1 et L. 511-2 par l'utilisation des termes « dockers professionnels ».

Autrement dit, il s'agit d'élargir le champ d'application du livre V du code des ports maritimes.

Le texte de 1947 mettait en avant, pour le « déclenchement » du statut social, le critère économique, évoquant les ports « dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main-d'œuvre permanente d'ouvriers dockers ».

Le projet de loi édicte le principe selon lequel seuls les ports de commerce comportant la présence de dockers professionnels intermittents seront désignés par arrêté interministériel. Quel sera le sort des ports qui utilisent des dockers professionnels mensualisés et des dockers occasionnels ? Notre amendement tend à les intégrer parmi les ports désignés par l'arrêté interministériel.

De plus, nous proposons d'introduire la notion de « port de pêche », afin d'entériner les usages. En effet, de nombreux ports de pêche - Lorient, Dieppe, Saint-Malo, et d'autres sans doute - utilisent des dockers en tant que main-d'œuvre spécialisée.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous demandons au Sénat d'adopter notre amendement.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement.

M. Leyzour a dit qu'il convenait d'entériner les usages. Mais il y a de mauvais usages, mon cher collègue ! Il y a, par exemple, des interventions qui ne se justifient pas, en particulier sur des terre-pleins privés, et qui ont donné lieu à des conflits au sein de la communauté portuaire.

Si l'on vous suivait, il faudrait craindre de voir les conflits se multiplier.

Je ne crois donc pas que la réforme des ports doive aller dans ce sens et je ne peux que demander avec insistance le rejet de l'amendement n° 5.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Cet amendement tend en fait à maintenir la situation que le projet de loi a précisément pour objet de modifier. En vérité, non seulement il pérennise le dispositif existant, mais encore il l'étend à de nouveaux ports et à l'ensemble des opérations de manutention dans les ports de pêche.

Cet amendement est donc manifestement en contradiction avec le projet du Gouvernement et je ne peux qu'émettre un avis défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de dix amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 6, MM. Pagès, Minetti, Renar, Leyzour et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes :

« Art. L. 511-2. - I. - Dans les ports visés à l'article L. 511-1, les ouvriers dockers, sont classés en deux catégories :

« - Les ouvriers professionnels ;

« - Les ouvriers dockers occasionnels.

« II. - Peuvent relever de la catégorie des ouvriers dockers professionnels :

« - Les ouvriers dockers professionnels permanents ou attirés ;

« - Les ouvriers dockers professionnels intermittents.

« Relèvent de la catégorie des dockers professionnels permanents ou attirés d'entreprises, les ouvriers dockers qui sont en permanence détachés au sein des entreprises de manutention. Ils sont recrutés exclusivement parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents. Les ouvriers dockers professionnels permanents ou attirés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4.

« En cas de perte de son emploi au sein de l'entreprise de manutention, l'ouvrier docker professionnel permanent ou attiré retourne obligatoirement s'il le désire, à l'effectif des ouvriers dockers professionnels intermittents. Dans ce cas, l'employeur acquitte au bureau central de la main-d'œuvre une indemnité au moins égale à une année de la contribution prévue au 1° de l'article L. 521-6.

Cependant, en cas de faute grave ou lourde, le docker professionnel permanent devra saisir la commission du bureau central de main-d'œuvre pour obtenir sa réintégration au sein de l'effectif des ouvriers dockers professionnels intermittents.

« III. - Relèvent de la catégorie des dockers professionnels intermittents les ouvriers dockers professionnels titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992 qui ne sont pas détachés en permanence au sein des entreprises de manutention.

« Pour les travaux de manutention, les employeurs qui n'utilisent pas uniquement des ouvriers dockers professionnels permanents ou attitrés ont recours aux dockers professionnels intermittents et, à défaut, aux dockers occasionnels.

« Un arrêté interministériel fixe, pour chaque part, après avis du bureau central de la main-d'œuvre prévu à l'article L. 511-3, le nombre maximum d'ouvriers dockers ainsi que les conditions générales d'attribution d'une carte professionnelle. »

Par amendement n° 7, MM. Leyzour, Renar, Minetti, Pagès et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le premier alinéa du I du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, de remplacer le mot : « rangés » par le mot : « classés ».

Par amendement n° 2, M. Alduy propose de remplacer les paragraphes II et III du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... Peuvent relever de la catégorie des ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers professionnels permanents, attitrés ou occupant des postes mensualisés, les ouvriers dockers professionnels intermittents.

« Relèvent de la catégorie des ouvriers dockers professionnels permanents attitrés ou occupant un poste mensualisé dans l'entreprise, les ouvriers dockers qui seront en permanence détachés au sein des entreprises de manutention. Ils sont recrutés exclusivement parmi les dockers professionnels intermittents.

« Les ouvriers professionnels permanents attitrés ou occupant un poste mensualisé conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4. En cas de perte de son emploi au sein de l'entreprise de manutention, l'ouvrier docker professionnel permanent attitré ou occupant un poste mensualisé retourne obligatoirement à l'effectif des dockers professionnels intermittents.

« Dans ce cas, l'employeur acquitte une indemnité égale à une année de contribution conformément au 1^o de l'article L. 521-6.

« En cas de faute grave ou lourde le docker professionnel permanent ou occupant un poste mensualisé devra saisir la commission du bureau central de la main-d'œuvre pour obtenir sa réintégration à l'effectif intermittent. »

Par amendement n° 8, MM. Minetti, Renar, Viron, Pagès et Leyzour, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit la première phrase du premier alinéa du II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes : « Relèvent de la catégorie des dockers professionnels, les ouvriers embauchés par une entreprise de manutention portuaire pour une durée indéterminée. »

Par amendement n° 9, MM. Minetti, Pagès, Renar, Leyzour et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans la deuxième phrase du premier alinéa du II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, après les mots : « entreprises de manutention portuaire », de supprimer les mots : « ou leurs groupements. »

Par amendement n° 10, MM. Leyzour, Pagès, Renar, Minetti et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans la deuxième phrase du premier alinéa du II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, de supprimer les mots : « en priorité ».

Par amendement n° 11, MM. Viron, Minetti, Renar, Pagès et Leyzour, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans la deuxième phrase du premier alinéa du II

du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, de remplacer les mots : « qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents. » par les mots : « inscrits au registre prévu au a de l'article L. 521-4 du présent code ou sont enregistrées toutes les catégories d'ouvriers dockers. »

Par amendement n° 12, MM. Renar, Viron, Pagès, Minetti et Leyzour, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans la troisième phrase du premier alinéa du II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, de supprimer les mots : « à l'issue de la période d'essai ou ».

Par amendement n° 13, MM. Pagès, Viron, Minetti, Leyzour et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de remplacer les deux derniers alinéas du II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes par un alinéa ainsi rédigé :

« Jusqu'au 31 décembre 1993, aucune mensualisation ne pourra intervenir en dehors des dockers titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992. D'ici cette date une convention collective nationale de la manutention portuaire devra être négociée et signée par les partenaires sociaux. Elle régira toutes les catégories de dockers mentionnées au présent article. »

Par amendement n° 3, M. Alduy propose, dans le dernier alinéa du paragraphe II du texte présenté par le paragraphe II de l'article 1^{er} pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, de remplacer les mots : « soixante jours » par les mots : « dix-huit mois ».

La parole est à M. Pagès, pour défendre l'amendement n° 6.

M. Robert Pagès. Cet amendement, qui est, à nos yeux, fondamental, vise avant tout à proposer une nouvelle forme d'organisation du travail dans les ports, tout en rejetant la mensualisation assortie d'un contrat à durée indéterminée.

Tout à l'heure, M. le rapporteur, avec beaucoup de véhémence - j'ai même cru un instant qu'il s'agissait de M. le secrétaire d'Etat - ...

M. Jean-Claude Gaudin. Cela viendra ! (*Sourires.*)

M. Robert Pagès. ... faisait remarquer que, en voulant opposer la question préalable, nous défendions en fait le *statu quo*. M. le rapporteur sait bien - il l'a d'ailleurs dit - que nous ne sommes pas des conservateurs. Nous sommes en effet favorables au progrès social, notamment s'il accompagne le progrès économique. En tout cas, nous ne considérons pas la suppression de 4 000 emplois comme un progrès social.

J'en reviens à l'amendement n° 6. La « permanentisation », telle que nous la proposons, nous paraît beaucoup mieux correspondre à ce qu'est la vie d'un port, à son activité intermittente et à l'organisation du travail que cela implique.

Je profiterai d'ailleurs de l'occasion qui m'est donnée pour attirer votre attention sur un fait qui prêterait à sourire si le sujet n'était aussi grave.

Cet amendement, que nos collègues députés, dans leur majorité, et le Gouvernement ont rejeté dans une formulation identique lors de la discussion du projet de loi à l'Assemblée nationale reprend, je dirais presque textuellement, le statut des dockers d'Anvers.

Ainsi, alors que l'on nous « assomme » - passez-moi le terme ! - d'arguments visant à démontrer que les ports français doivent être organisés sur le mode de celui d'Anvers, le Gouvernement refuse les dispositions visant un tel objectif.

Par ailleurs, il nous paraît également anormal que l'employeur puisse, sans contrepartie, utiliser un docker, puis le renvoyer à l'intermittence. C'est pourquoi nous avons prévu cette indemnisation.

Par l'amendement n° 6, nous proposons d'instituer un système identique à celui de la mensualisation, mais sans les inconvénients de cette dernière.

Repousser cet amendement serait reconnaître que la réforme proposée n'obéit pas seulement à une logique économique et sociale, mes chers collègues !

Compte tenu de l'importance de cet amendement, nous demanderons que le Sénat se prononce par scrutin public.

M. Jean-Claude Gaudin. Encore !

M. le président. La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 7.

M. Félix Leyzour. Cet amendement est d'ordre rédactionnel. Le Sénat est toujours attentif à cet aspect des choses. En de nombreuses occasions, il a montré son souci de rendre plus juste, plus exacte la rédaction d'un projet de loi. Nous partageons cette exigence, qui doit être celle du législateur.

Ainsi le terme « rangés » n'a rien de juridique et nous pensons que, si l'on range des objets, les hommes sont plutôt « classés ».

M. le président. L'amendement n° 2 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Minetti, pour présenter les amendements nos 8 et 9.

M. Louis Minetti. Le texte proposé pour l'article L. 511-2 crée une obligation, celle de conclure un contrat de travail à durée indéterminée, en insistant sur la notion de contrat écrit. Il est important de rappeler qu'en droit français aucun texte n'avait jusqu'alors prévu pour une quelconque activité une telle obligation.

Les contrats de travail sont obligatoirement écrits dans certaines situations, dans le cas de contrats à durée déterminée, de contrats de travail à temps partiel, situations qui dérogent au principe de la durée indéterminée du contrat.

De plus, un contrat de travail est un acte bilatéral qui est le fruit de la rencontre de deux volontés ayant abouti à un consensus. Il suffit donc à un employeur, en dehors de toute assistance conventionnelle, puisque la convention collective nationale et les accords locaux sont négociables jusqu'au 31 décembre 1993, de proposer un projet de contrat comportant des clauses excessives : tout refus de la part d'un docker pourra être considéré comme illégitime et justifier le retrait de la carte G, retrait qui signifie chômage.

Toute embauche sans contrat étant considérée comme une embauche à durée indéterminée, il apparaît aberrant d'imposer ici un tel contrat écrit.

L'amendement n° 9 tend à s'opposer à un dispositif qui pourrait inciter les entreprises de la manutention portuaire à contourner les dispositions de la loi afin de bloquer les nouvelles embauches et, par conséquent, à accentuer la précarité du travail des dockers.

Cet amendement supprime la notion de groupement d'entreprises pouvant embaucher des ouvriers dockers. La disposition introduite à l'Assemblée nationale rendrait possibles, à notre avis, des abus bien plus nombreux qu'on ne l'imagine. En effet, un groupement de plusieurs entreprises de manutention aurait pour seul objectif d'utiliser un effectif de dockers mensualisés pouvant exercer leur activité pour le compte de toutes les entreprises du groupement ou de quelques-unes.

En clair, cela permettrait aux membres du groupement de gérer l'intermittence par le biais de la mensualisation, chaque entreprise se servant quotidiennement dans l'effectif global dudit groupement.

C'est donc une mesure de précarisation qui a été introduite à l'Assemblée nationale, une de plus allant dans le sens de la volonté patronale de développer la précarité pour tous les salariés de ce pays.

Par ailleurs, ne peuvent embaucher des dockers que les entreprises titulaires d'un numéro du bureau central de la main-d'œuvre. La création des groupements ne tendrait-elle pas à donner fictivement un second numéro aux entreprises inscrites ou à intégrer de nouvelles entreprises sans numéro ?

Nous proposons donc de supprimer cette notion de groupement, qui risque de bloquer toute nouvelle embauche.

M. le président. La parole est à M. Leyzour, pour présenter les amendements nos 10 et 11.

M. Félix Leyzour. L'amendement n° 10 vise à supprimer la possibilité, que laisse entrevoir l'expression « en priorité », donnée aux entreprises d'embaucher des ouvriers dockers en dehors des dockers intermittents ou occasionnels. Nous estimons que ces derniers doivent bénéficier de l'exclusivité d'embauche. Il convient de garantir, pour l'avenir, le statut de professionnels compétents et non pas permettre que, par des voies détournées qui deviendraient légales, soient embauchés des ouvriers non inscrits au bulletin central de la main-d'œuvre. Cette politique serait sans doute contraire à la recherche de rentabilité et d'efficacité de la profession, dont on parle tant par ailleurs.

Les dockers occasionnels ne sont pas des professionnels. Ils ne sont donc pas soumis aux mêmes obligations que les professionnels intermittents, et ils constituent une main-d'œuvre d'appoint non spécialisée.

Le projet de loi prévoit que ces dockers occasionnels pourraient bénéficier d'une proposition d'embauche. La rédaction de ce texte nous semble trop vague. En effet, en l'absence de critères véritables, une entreprise pourrait embaucher une main-d'œuvre dénuée de compétences et inexpérimentée, aux dépens des dockers intermittents.

L'amendement n° 11 permet donc de définir clairement et sans ambiguïté les conditions requises pour les dockers occasionnels appelés à bénéficier de cette embauche : ils devraient être inscrits sur le registre prévu à cet effet ; leur identité et leur nombre seraient clairement contrôlés. Ce dispositif favoriserait la lutte contre l'emploi de main-d'œuvre illégale, clandestine ou abusive par les entreprises de manutention.

M. le président. La parole est à M. Renar, pour défendre l'amendement n° 12.

M. Ivan Renar. Le projet de loi ne s'applique qu'aux ouvriers dockers titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992. Or l'octroi d'une telle carte implique, de fait, la reconnaissance du professionnalisme, de la qualification, de la spécialisation et de l'expérience accumulée des dockers. Ces derniers seraient donc contraints d'accepter une période d'essai qui ferait fi de leur ancienneté et de tous leurs acquis sociaux.

Par ailleurs, la notion de période d'essai renverrait une nouvelle fois à l'obligation d'un écrit - à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais bien avoir plus de précision sur la durée de cette période d'essai. Nous nous sommes déjà longuement exprimés à propos de notre opposition à l'écrit. Je n'insisterai donc pas, sinon pour rappeler qu'une telle disposition serait contraire au droit du travail de notre pays.

M. le président. La parole est à M. Pagès, pour défendre l'amendement n° 13.

M. Robert Pagès. Cet amendement vise à une rédaction différente de l'article L. 511-2 du code des ports maritimes.

En effet, la notion de convention collective a été introduite lors de la discussion du projet de loi à l'Assemblée nationale. Cependant, il nous paraît dangereux de n'en rendre obligatoire la signature qu'au 31 décembre 1993. Ainsi, pendant un an et demi, il y aura un vide juridique.

Je rappellerai par ailleurs que l'UNIM a profité de la mise en discussion de ce projet de loi pour dénoncer tous les accords locaux et nationaux, ce qui me paraît particulièrement irresponsable.

Par l'amendement n° 13, nous proposons que, pendant la durée des négociations, une exclusivité d'embauche soit réservée aux dockers titulaires de la carte professionnelle au 1^{er} janvier 1992.

Cet amendement vise également à supprimer la dangereuse proposition de limiter à soixante jours la durée pendant laquelle la mensualisation serait réservée aux dockers professionnels intermittents et celle qui prévoit que les ports doivent avoir conclu à la date de publication de la loi un accord relatif à l'organisation du travail. C'est le droit du travail à l'envers !

En effet, la chronologie normale est la suivante : la loi, puis la convention collective nationale, puis les accords locaux, puis le contrat de travail. Or, ce texte prévoit la conclusion d'accords locaux simultanément à l'élaboration de la loi, puis la signature de contrats de travail, enfin la négociation d'une convention collective nationale.

C'est pourquoi, mes chers collègues, nous vous demandons de remplacer ces dispositions par celles qui sont prévues dans l'amendement n° 13.

M. le président. L'amendement n° 3 est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 ?

M. Josselin de Rohan, rapporteur. M. Pagès a eu raison de dire que l'amendement n° 6 était fondamental. Pour des raisons non moins fondamentales, la commission y est opposée puisque cet amendement vise à maintenir le *statu quo*, alors que nous sommes, je l'ai dit tout à l'heure, favorables à la réforme.

Dans l'amendement n° 7, qui vise à remplacer le mot « rangés » par le mot « classés », il ne s'agit pas purement et simplement de sémantique. Pour une fois que nous sommes pour le maintien de la rédaction de 1947, nous sommes mal récompensés ! M. Leyzour en effet veut remplacer un terme qui existait dans la loi par une innovation de son cru. Pour une fois, je serai conservateur ; la commission préfère le terme de 1947 au mot « classés ». Elle émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 7.

La commission est également défavorable à l'amendement n° 8, de même qu'à l'amendement n° 9.

Quant à l'amendement n° 10, il nous paraît singulièrement antisocial.

L'amendement n° 11 prévoit une précaution qui nous paraît d'un luxe excessif compte tenu de la réalité de la main-d'œuvre occasionnelle ; nous y sommes donc défavorables.

Quant à l'amendement n° 12, il tend à revenir en arrière par rapport au texte de l'Assemblée nationale, qui a introduit une amélioration à la rédaction initiale. Par conséquent, la commission y est défavorable, de même qu'à l'amendement n° 13, qui étend encore le délai déjà porté à soixante jours par l'Assemblée nationale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'ensemble de ces amendements ?

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Comme vient de le dire M. le rapporteur, l'amendement n° 6 tend à supprimer l'un des piliers de la réforme, c'est-à-dire la mensualisation et, plus particulièrement, la relation très directe qui existe, dans le cadre d'un contrat de travail, entre une entreprise et un salarié.

Il est proposé d'introduire une certaine durée dans la relation de travail par le recours à des permanents dits « attirés ». Je n'ignore pas qu'à Anvers, par exemple, la situation juridique des dockers est à peu près identique à celle qui est envisagée dans l'amendement.

Toutefois, dans les faits, 75 p. 100 des salariés d'Anvers travaillent pour la même entreprise, ce qui modifie sensiblement les données du problème. Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'amendement n° 6.

L'amendement n° 7 est effectivement davantage un amendement de forme. Si ce n'était le souci manifesté par le Sénat de faire en sorte que cette loi soit appliquée rapidement, ce qui suppose que le texte adopté par l'Assemblée nationale ne soit pas modifié, je m'en serais remis à la sagesse de la Haute Assemblée, même si, en l'occurrence, il s'agit de remplacer un mot qui figurait dans le statut de 1947. Toutefois, pour des raisons de calendrier, si je puis dire, d'adoption de la loi, je suis conduit à demander le rejet de cet amendement.

L'amendement n° 8 ne semble pas constituer un apport important. Il vise les ouvriers embauchés pour une durée indéterminée. Or le projet de loi se réfère au contrat de travail à durée indéterminée, lequel fait à l'évidence partie du droit positif. Je rappelle que la conclusion d'un contrat de travail n'impose pas forcément l'acceptation d'un contrat écrit. En tout cas, celui-ci n'est pas contraire aux principes de la législation du travail.

La rédaction proposée par le Gouvernement paraissant plus précise et plus adaptée, j'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 8.

L'amendement n° 9 tend, en réalité, à revenir sur une modification apportée par l'Assemblée nationale et visant à étendre le dispositif aux groupements des entreprises de manutention portuaire.

En effet, il s'agissait non pas d'offrir une possibilité de contourner la loi, mais de la rendre plus facilement applicable, que les entreprises embauchent directement les dockers ou qu'elles se regroupent à cet effet si cela peut se révéler utile pour développer l'emploi quand l'activité de chacune d'entre elles est insuffisante pour employer des dockers.

Cette extension aux groupements aurait pu apparaître comme allant de soi. Néanmoins, le choix a été fait de rendre les intentions du texte des plus claires. Aussi, si l'on supprimait, maintenant, la référence faite à ces groupements, on risquerait d'appauvrir le projet de loi. Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 10, qui tend à supprimer la priorité d'embauche pour y substituer une exclusivité permanente. Cela reviendrait à perpétuer le monopole d'embauche. Ne faisons pas de l'angélisme : ce serait là, vous en conviendrez, l'introduction d'une possibilité de blocage pur et simple de l'application de la réforme. Le Gouvernement ne peut l'accepter. De plus, lorsque les entreprises auront besoin d'embaucher au-delà des effectifs d'intermittents actuels, elles ne pourront pas le faire.

Dans la logique d'un retour progressif au droit commun, une priorité d'embauche peut se justifier - et nous la souhaitons - mais pas un monopole qui aurait pour effet de conférer aux intéressés des droits plus importants que ceux qu'ils ont actuellement aux termes de la loi de 1947.

L'amendement n° 11 tend à prévoir l'identification et le contrôle des dockers occasionnels, mais il va instituer, de ce fait, l'enregistrement de l'ensemble des dockers, alors que cela recouvre parfois des situations très différentes. En effet, certains dockers peuvent être considérés comme de faux permanents tant il est vrai qu'ils travaillent souvent et de façon très régulière dans le même port. Mais il n'en va pas de même de tous les dockers. A cette occasion, laissez-moi vous faire part de notre souci d'éviter la perpétuation de la situation des ouvriers dockers occasionnels qui ont été souvent les exploités du système portuaire français.

Nous espérons bien que la convention collective applicable à l'ensemble des ouvriers dockers leur apportera enfin une protection dont ils n'ont jamais pu bénéficier jusqu'à présent.

M. Jacques Bialski. Tout à fait !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. L'exposé des motifs de l'amendement n° 12 laisse à penser que la période d'essai viendrait affaiblir les droits des dockers. Cela me semble témoigner d'une mauvaise compréhension de l'intention du législateur.

En effet, la disposition introduite par l'Assemblée nationale, certes à l'initiative du Gouvernement, n'a pas pour effet d'obliger l'employeur à recourir à une période d'essai en cas de mensualisation. Elle prévoit simplement, si la convention collective l'autorise ou lorsque l'employeur aura fixé une période d'essai, que la rupture du contrat au terme de cette période permettra au docker de retrouver automatiquement ses droits d'intermittent. C'est tout le contraire d'un licenciement.

Aussi le Gouvernement est-il défavorable à la suppression d'une garantie qui paraît importante pour les dockers ayant accepté la mensualisation, car elle leur permet de revenir à la situation précédente en recouvrant les droits attachés au statut d'intermittent.

L'amendement n° 13 vise à étendre jusqu'au 31 décembre 1993 la période d'exclusivité de l'embauche des dockers professionnels intermittents. Je comprends la générosité d'une telle proposition. D'ailleurs, c'est dans le même esprit que l'Assemblée nationale a porté cette période d'exclusivité à soixante jours, alors que le projet de loi initial prévoyait trente jours.

Néanmoins, vous conviendrez qu'il s'agit là d'une importante dérogation à la liberté d'embauche des entreprises qu'il est difficile d'accroître encore, même s'il est vrai que nous attachons effectivement beaucoup de prix à la priorité reconnue aux ouvriers dockers professionnels.

En outre - et on me pardonnera peut-être le procès d'intention que je vais faire - si on repousse aussi loin la période d'exclusivité en la liant à la négociation collective nationale, c'est un peu comme si on se donnait les moyens de retarder sa mise en œuvre jusqu'au 31 décembre 1993. Or nous souhaitons précisément que cette négociation collective de branche soit engagée et mise en œuvre le plus rapidement possible. C'est la raison pour laquelle, là encore, je suis amené à demander au Sénat de rejeter cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 6, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 80 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	318
Majorité absolue des suffrages exprimés	160
Pour l'adoption	16
Contre	302

Le Sénat n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 8, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 9, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 11, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 14, MM. Viron, Pagès, Leyzour, Renar et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après le paragraphe II de l'article 1^{er}, un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« Après l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, il est inséré un article rédigé comme suit :

« Art. - Dans les ports définis à l'article L. 511-1, les opérations de chargements et de déchargements des navires et des bateaux sur postes publics, et les opérations de reprise sur terre-pleins ou sous hangars à l'intérieur du domaine public maritime sont, sous réserve des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 2 de la loi du 6 septembre 1947, effectuées par des ouvriers dockers. »

La parole est à M. Renar.

M. Ivan Renar. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement vise à réinsérer dans le domaine législatif les opérations affectées exclusivement aux ouvriers dockers, telles qu'elles étaient prévues par la loi du 6 septembre 1947.

Nous ne pouvons en effet accepter que le champ d'intervention de la profession de docker soit modifiable en dehors de tout débat au Parlement et sans le gage de stabilité qu'apporte le texte législatif. Toute modification arbitraire est, à nos yeux, contraire à tout esprit de négociation, de concertation, d'écoute des principaux intéressés, à savoir les salariés dockers, et vise à ne satisfaire que l'autorité patronale, dont on sait qu'elle est l'une des plus rétrogrades de France.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement émet également un avis défavorable sur cet amendement, qui tend à faire figurer dans la partie législative un article inséré par les codificateurs de 1978 dans la partie réglementaire. Il n'avait pour objet que de préciser les travaux donnant lieu à priorité d'embauche pour les dockers professionnels.

Sur le fond, le texte proposé vise non seulement à instituer un monopole, mais aussi à réserver aux seuls dockers des tâches qui sont aujourd'hui effectuées par d'autres salariés. Je vous laisse à imaginer quel état d'esprit une telle disposition ne manquerait pas d'instaurer au sein des ports !

Le Gouvernement préfère une politique permettant de développer globalement l'emploi dans les places portuaires. L'institution de ce monopole serait, en tout état de cause, contradictoire avec l'évolution de notre économie et probablement illusoire pour les intéressés eux-mêmes.

Telles sont, monsieur le président, les raisons qui m'amènent à émettre un avis défavorable sur l'amendement n° 14.

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

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 16, MM. Leyzour, Viron, Minetti, Renar et Pagès, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le paragraphe V de l'article 1^{er} :

« V. - L'article L. 511-5 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 511-5. - Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'œuvre d'appoint, à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents.

« Le nombre total de vacations travaillées par cette main-d'œuvre ne peut dépasser 10 p. 100 des vacations travaillées par les ouvriers dockers professionnels intermittents pendant une période de six mois. Si ce seuil est dépassé durablement, il est procédé à une attribution de nouvelles cartes d'ouvriers dockers professionnels intermittents.

« Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter régulièrement à l'embauche et peuvent se consacrer à d'autres activités professionnelles. »

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Cet amendement tend à assurer, malgré les modifications législatives, une certaine pérennité de la profession ; cela permettrait de développer l'emploi stable et qualifié des dockers professionnels et de tenir compte du volume de travail dans les ports pour l'attribution éventuelle de nouvelles cartes professionnelles.

De plus, cela empêcherait certains ports d'abuser du recours à la main-d'œuvre d'appoint sans reconnaître à celle-ci la possibilité de bénéficier du statut de docker intermittent.

Cet amendement vise à lutter contre la précarisation de l'emploi.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Au moment où nous allons, hélas ! être obligés de procéder au reclassement de 4 000 dockers sur un effectif d'environ 8 000 personnes, un amendement de cette inspiration apparaît proprement délirant ! La commission ne peut qu'émettre un avis défavorable sur ce texte.

M. Ivan Renar. Ce qui est délirant, c'est de supprimer 4 000 emplois !

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. La question est de savoir quelles sont les conséquences sur d'autres professions, qui devraient être amenées à mieux se porter, de la situation actuelle dans les ports, en termes non seulement de suppressions d'emploi, mais aussi et surtout d'absence de créations d'emplois.

L'amendement n° 16 reprend en partie le texte actuel sur les dockers professionnels occasionnels ; le Gouvernement n'avait d'ailleurs pas l'intention de modifier ce point. Cependant, l'amendement n° 16 vise à ajouter aux dispositions existantes un alinéa limitant le recours à ces dockers et, surtout, à prévoir des distributions de nouvelles cartes profes-

sionnelles au moment où, comme cela vient d'être rappelé, les effectifs doivent être ajustés au mieux afin de ne pas alourdir la gestion des ports.

En cas de besoin accru de main-d'œuvre - ce n'est, hélas ! pas le cas actuellement, mais on peut espérer que cela le devienne dans les prochains mois, grâce au retour des trafics détournés - le Gouvernement préfère le recours à des embauches fermes sous contrat à durée indéterminée ; ce sera non seulement possible, mais également encouragé par la loi. Voilà précisément, l'un des effets que la mensualisation, que nous souhaitons, devrait avoir.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 16.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 16, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. José Balarello, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'Etat, je tiens à aborder un problème qui a déjà été évoqué lors de votre audition par les commissions des affaires économiques et des affaires sociales, mais qui mérite attention.

Les entreprises qui, dans un port donné, signeront un plan social s'engageront, c'est évident, à le financer ; mais si de nouvelles entreprises viennent s'installer dans le même port, auront-elles aussi à financer ce plan ? S'il n'en était pas ainsi, elles seraient avantagées par rapport aux autres entreprises.

Pensez-vous que cette hypothèse pourrait être fréquente ? Comment éviter cette concurrence déloyale ? Le cadre conventionnel sera-t-il suffisant ou faudra-t-il utiliser un cadre réglementaire ?

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accorde à cette question toute l'importance qu'il convient. Il serait effectivement tout à fait injuste qu'une entreprise nouvelle s'installe sans frais sur une place portuaire, en concurrence avec des entreprises ayant, elles, à supporter le coût d'un plan social dans une large proportion, même s'il est convenu que l'Etat apporte sa propre contribution, plan qui, nous l'avons dit, sera généreux, et donc nécessairement coûteux.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors de mon audition par les deux commissions, les évolutions du droit communautaire n'ont pas permis d'introduire dans le projet de loi des dispositions qui obligerait les entreprises nouvellement installées à participer au financement des plans sociaux, et ce eu égard au principe de la liberté d'installation des entreprises, qui découle lui-même du principe de la liberté du commerce et de l'industrie.

Néanmoins, la participation des entreprises de manutention doit pouvoir être amortie rapidement, ce qui, par définition, doit inciter à les mettre à l'abri de la concurrence déloyale à laquelle je faisais allusion tout à l'heure.

Dans ces conditions, c'est le risque de distorsion de concurrence en matière de salaires et de conditions d'emploi des dockers entre les nouvelles et les anciennes entreprises qui comptera le plus. On pourrait en effet imaginer une situation dans laquelle la totalité des dockers professionnels auraient été mensualisés - c'est une hypothèse qui se vérifiera dans peu de ports - et seraient recrutés à des conditions de rémunération proches de la situation présente ; une nouvelle entreprise qui s'installerait n'aurait alors plus à recourir aux dockers professionnels, tous mensualisés, et pourrait très librement trouver de la main-d'œuvre sur le marché du travail.

C'est là, mesdames, messieurs les sénateurs, que la convention collective prend toute sa signification ; en effet, s'il n'est pas possible d'introduire des différences au niveau de la loi, la convention collective, elle, peut l'autoriser. Il faudra bien

que celle-ci prenne aussi en compte ce souci. C'est une raison de plus de la négocier et de la signer rapidement, comme la loi y engage.

M. Jacques Bialski. Absolument !

M. le président. Toujours sur l'article 1^{er}, je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 17, MM. Minetti, Pagès, Leyzour, Viron et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit les deuxième (a), troisième (b), quatrième (c) et cinquième (d) alinéas du texte présenté par le paragraphe VII de cet article pour modifier l'article L. 521-4 du code des ports maritimes :

« a) Immatriculer et tenir registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels permanents ou attirés, des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers occasionnels ;

« b) Tenir à jour la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des entreprises de manutention utilisant la main-d'œuvre des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers occasionnels ;

« c) Assurer le recouvrement de la contribution prévue à l'article L. 521-6 et proposer les modifications à apporter à cette contribution ;

« d) Assurer le paiement, dans chaque bureau central de la main-d'œuvre, de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers intermittents, qu'une autre indemnité ».

Par amendement n° 18, MM. Pagès, Minetti, Leyzour, Renar, Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le troisième alinéa (a) du paragraphe VII de cet article, après les mots : « dockers professionnels intermittents et » d'insérer le mot : « occasionnels ».

La parole est à M. Minetti, pour défendre l'amendement n° 17.

M. Louis Minetti. L'amendement n° 17 vise à lutter contre toute possibilité de détournement de l'emploi des professionnels, notamment contre le travail clandestin, parfois qualifié de travail intérimaire. Il tend à définir les règles de fonctionnement de la CAINAGOD, qui sont déterminantes. En effet, la caisse nationale est la mieux habilitée pour effectuer ces contrôles et pour proposer toute modification de la contribution patronale.

M. le président. La parole est à M. Pagès, pour défendre l'amendement n° 18.

M. Robert Pagès. Ce débat a vraiment quelque chose d'irréel. Il se confirme en effet que le Gouvernement et la majorité sénatoriale, en plein accord avec nos collègues socialistes, ont décidé de ne pas modifier d'un pouce le texte soumis au Sénat. Ce n'est pas une grande leçon de démocratie, et c'est bien dommage !

Certes, tous les amendements peuvent faire l'objet de réponses négatives ; mais, dans le cas présent, il s'agit véritablement, à mon avis, d'une décision de bloquer les choses. Le Sénat n'en sortira pas grandi ; je le regrette, car je le respecte.

L'amendement n° 18 tend à montrer le caractère essentiel de l'inscription des dockers occasionnels au registre des BCMO, prévu à l'article L. 521-4 du code des ports maritimes.

Cela permettrait d'identifier les dockers occasionnels, de contrôler le recours à cette main-d'œuvre d'appoint et de déterminer paritairement les dockers occasionnels susceptibles d'être employés à titre permanent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 17 et 18 ?

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Elle est défavorable aux deux amendements, monsieur le président.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. L'amendement n° 17 s'inscrit dans la logique du refus de la mensualisation. Les mots « permanents ou attirés » n'ont pas été retenus par le Sénat, qui a repoussé tout à l'heure l'amendement n° 6. Pourquoi, dans ces conditions, continuer à demander que la main-d'œuvre soit gérée de la même façon qu'actuellement, même si la période de référence change ?

Par ailleurs, si l'amendement n° 17 étend le rôle de la CAINAGOD à l'ensemble des travailleurs qui peuvent, même ponctuellement, intervenir dans la manutention, l'amendement n° 18 a pour objet, avec l'enregistrement de l'ensemble des dockers occasionnels, de recenser des situations totalement disparates, dont certaines sont tout à fait passagères.

Le Gouvernement est donc défavorable aux amendements nos 17 et 18.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 17, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 18, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 19, MM. Renar, Pagès, Viron, Minetti et Leyzour, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, à la fin du troisième alinéa (3°) du paragraphe VIII de l'article 1^{er}, de supprimer le mot : « intermittents ».

La parole est à M. Renar.

M. Ivan Renar. Il s'agit d'un amendement de coordination qui s'inscrit dans la logique que nous défendons depuis le début : nous rejetons la mensualisation telle qu'elle est conçue dans ce projet de loi.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Je serais tenté de dire : « même motif, même punition », car cet amendement s'inscrit dans une logique constante de refus de la mensualisation, logique que le Gouvernement ne peut suivre.

Les dockers représentés au conseil d'administration de la CAINAGOD sont ceux dont l'emploi est géré par la caisse, à savoir les seuls intermittents. Compte tenu de cette contradiction avec le texte présenté par le Gouvernement, je propose le rejet de l'amendement n° 19.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 19, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 20, MM. Minetti, Pagès, Leyzour, Viron et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le dernier alinéa du paragraphe VIII de l'article 1^{er} :

« Les représentants des deux dernières catégories sont désignés par les organisations professionnelles nationales les plus représentatives. »

La parole est à M. Minetti.

M. Louis Minetti. Il s'agit d'assurer la représentation de tous les dockers au conseil d'administration de la CAINAGOD.

Cet amendement tend à introduire une précision qui nous paraît importante pour les ouvriers dockers professionnels. Qu'ils soient permanents, intermittents ou attitrés, ces derniers doivent être représentés au conseil d'administration de la caisse, d'autant que l'organisation syndicale majoritaire - mais également les autres ! - représente indistinctement tous les dockers, y compris les occasionnels. Il n'y a donc pas lieu de les empêcher d'être représentés.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable. Cet amendement vise à faire échec aux modalités de désignation prises par l'arrêté ministériel. Il s'agit, en fait, du retour au système de 1947, que nous combattons.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. L'amendement n° 20 tend à revenir à la rédaction antérieure de l'article 1^{er}, qui n'était pas pleinement satisfaisante dans la mesure où elle ne prévoyait pas qui décidait du nombre de membres que chaque organisation professionnelle nationale devait désigner.

Sur ce point, le Gouvernement tient au dispositif qu'il a proposé, tel que l'Assemblée nationale l'a amendé, car il lui paraît constituer un progrès.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 20, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 21, MM. Leyzour, Pagès, Minetti, Renar et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe IX de l'article 1^{er}.

Par amendement n° 4, M. Alduy propose de remplacer le texte présenté par le 2° du paragraphe IX de ce même article 1^{er} pour remplacer le dernier alinéa de l'article L. 521-6 du code des ports maritimes par six alinéas ainsi rédigés :

« La caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dispose des ressources suivantes :

« 1° Le produit de la contribution imposée au prorata des tonnages de marchandises solides ou liquides utilisant les installations publiques et maritimes ;

« 2° Le produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;

« 3° Les produits des emprunts autorisés ;

« 4° Les dons et legs.

« Un arrêté interministériel fixe le taux de la contribution imposée aux employeurs dans les conditions indiquées à l'alinéa premier. »

Par amendement n° 22, MM. Leyzour, Renar, Pagès, Minetti et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de remplacer les deux dernières phrases du texte présenté par le 2° du paragraphe IX pour le dernier alinéa de l'article L. 521-6 du code des ports maritimes par les dispositions suivantes :

« Ce compte comporte en dépenses l'indemnité de garantie et toutes autres indemnités prévues à l'article L. 521-4 versée aux ouvriers dockers professionnels intermittents, relevant de ce bureau, les charges propres dudit bureau, d'une quote-part des dépenses des services centraux de la caisse, et de la part de provisionnement du compte exceptionnel géré par la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers permettant d'attribuer des subventions d'équilibre aux bureaux centraux de la main-d'œuvre.

« Il comporte en recettes le produit de la contribution mentionnée au 1° ci-dessus dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux ouvriers dockers professionnels intermittents et aux ouvriers dockers occasionnels relevant du bureau concerné. »

La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 21.

M. Félix Leyzour. Cet amendement tend à maintenir le système de péréquation actuellement en vigueur. Il s'oppose donc à certaines dispositions du projet de loi qui, en portant atteinte aux principes actuels de solidarité entre les ports, accentueraient la concurrence entre eux au détriment de leur complémentarité.

De la sorte, un rude coup serait porté, nous semble-t-il, à l'économie d'ensemble de nos régions.

M. le président. L'amendement n° 4 est-il soutenu ? ...

La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 22.

M. Félix Leyzour. Permettez-moi tout d'abord d'observer, en présentant mon amendement, qu'un certain nombre de ceux qui étaient déposés n'ont pas été soutenus. Il est regrettable que leurs auteurs n'aient pas été présents pour les défendre car, si tel avait été le cas, nous les aurions naturellement votés, dans la mesure où ils reprennent un certain nombre d'idées que nous avons défendues par ailleurs.

Mais j'en viens à mon amendement n° 22, qui vise à instaurer un minimum de solidarité nationale entre les ports : nous proposons la création d'une contribution afin d'établir un compte exceptionnel d'équilibre pour la CAINAGOD.

Nous sommes déjà intervenus plusieurs fois dans ce débat pour souligner les difficultés qu'occasionnerait, tant pour les petits ports que pour les dockers, une totale péréquation. Il est donc inutile que j'y revienne.

Je ferai simplement observer que le rejet de notre amendement conduirait, à terme, à la condamnation de l'activité et de l'existence de la CAINAGOD.

En conséquence, si le Gouvernement entend préserver et pérenniser le statut d'ouvrier docker intermittent, il doit accepter cet amendement n° 22.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 21 et 22 ?

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission est défavorable à ces amendements, qui sont contraires et à l'esprit et à la lettre du projet de loi.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer ce matin sur le principe de la déperéquation, et j'y suis revenu cet après-midi.

Ce principe constitue l'un des piliers de la réforme et il est exclu que le Gouvernement puisse accepter un amendement qui aurait pour objet de supprimer la déperéquation.

Il n'est pas nécessaire de rappeler l'importance que nous accordons à la responsabilisation des gestionnaires de port. Or la situation actuelle les déresponsabilise puisque aussi bien ce sont les ports qui ont le plus faible taux d'emploi qui paient pour tous les autres.

Pour autant, nous connaissons bien la difficulté dans laquelle peuvent se trouver certains ports, pendant une période donnée, lorsqu'ils doivent faire face à la mise en place de plans sociaux sans que les moyens correspondants soient forcément au rendez-vous. Voilà pourquoi nous avons proposé de prolonger la période de solidarité au-delà de celle qui était prévue initialement.

J'insiste sur ce point, car je sais que l'un des soucis des représentants des dockers consistait à veiller à ce que cette solidarité entre les ports, dont je peux comprendre le principe, soit assurée. En effet, si aucune solidarité n'est en mesure de se manifester, les différences susceptibles d'apparaître sur le terrain pourraient mettre en difficulté certains sites portuaires.

C'est pourquoi j'ai demandé au Premier ministre de m'autoriser - et il l'a fait de manière très expresse - à prendre l'engagement suivant : la solidarité nationale, et non pas seulement celle des ports, s'exercera au bénéfice des places portuaires qui pourraient connaître, pour des raisons conjoncturelles ou structurelles, des difficultés particulières pour faire face à leurs obligations en matière de plans sociaux.

En conclusion, parce que l'amendement n° 21 vise à supprimer purement et simplement la déperéquation et parce que l'amendement n° 22 pérennise le fonds national de péréquation sans limite de subvention d'équilibre nationale, risquant ainsi de remettre en cause le principe même de la réforme, je ne peux que proposer le rejet de ces deux amendements.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 21, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 22, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Toujours sur l'article 1^{er}, je suis à nouveau saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 23, MM. Leyzour, Pagès, Minetti, Renar et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le paragraphe XI de cet article :

« XI. - L'article L. 521-8 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 521-8. - Toutes dispositions sont prises pour que, sur le total des vacances de chaque semestre, le nombre de vacances chômées des ouvriers dockers professionnels intermittents ne dépasse pas 25 p. 100.

« Un décret déterminera le calcul de l'emploi. »

Par amendement n° 24, MM. Viron, Minetti, Renar, Leyzour et Pagès, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, après les mots : « aptitude professionnelle » de supprimer la fin du III du texte présenté par le paragraphe XI de l'article 1^{er} pour l'article L. 521-8 du code des ports maritimes.

La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 23.

M. Félix Leyzour. Cet amendement tend à organiser la régulation des effectifs des dockers intermittents.

Même si nous reprenons un dispositif de la loi de 1947 qui a été peu mis en œuvre, notamment en raison des conditions défavorables de son application pendant des années, il convient toutefois de maintenir ce système de régulation dans la nouvelle loi.

M. le président. La parole est à M. Renar, pour défendre l'amendement n° 24.

M. Ivan Renar. Le gouvernement nous propose d'inclure parmi les critères de radiation le « refus éventuel pour motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention ». Certains dockers intermittents seraient ainsi pénalisés par rapport à ceux qui auraient, eux, refusé un tel contrat avec un motif dit « légitime ».

Comment le président du BCMO pourra-t-il apprécier le caractère légitime d'un tel refus ?

Au demeurant, nous considérons que le salarié qui refuse une proposition n'est aucunement tenu - et il ne saurait l'être - de motiver ce refus.

Le projet, notamment dans le texte proposé pour l'article L. 511-2, n'envisage que le choix souverain du docker d'accepter ou non cette proposition. Quant au Gouvernement, il constate, dans l'exposé des motifs, que, dans ce cas, le docker reste intermittent, sans aucune autre conséquence.

Il s'agit donc bien là d'un volontariat. Dans ces conditions, un tel choix, qui doit rester libre, ne doit entraîner pour celui qui le fait aucune conséquence négative par rapport à un autre docker.

Même profondément négatif, ce projet, monsieur le secrétaire d'Etat, doit rester logique avec lui-même ; le critère relatif au refus d'une proposition, selon que ce refus serait légitime ou non, pour déterminer l'ordre de radiation doit donc, à notre avis, être supprimé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 23 et 24 ?

M. Josselin de Rohan, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 23, dont l'intention est vraiment excellente, mais qui est peu réaliste dans sa rédaction, on me permettra de suggérer à M. Leyzour, pour atteindre l'objectif qu'il recherche, de voter plutôt le projet de loi.

Quant à l'amendement n° 24, la commission y est défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. En rétablissant en partie le texte antérieur, l'amendement n° 23 vise à supprimer des dispositions que le Gouvernement juge essentielles à l'application de la loi.

Sans indemnisation des retraits de carte en cas d'emploi, il n'y aura pas de régulation possible des effectifs et il s'en suivra un rétablissement chronique, après chaque plan social, d'un emploi inacceptable, tant pour l'économie des ports que pour les intéressés. Le Gouvernement ne peut donc que s'opposer à un tel amendement, qui viderait largement la réforme de ses effets.

L'amendement n° 24 tend, lui, à supprimer l'un des critères, parmi d'autres, à prendre en compte en cas de radiation faisant suite à un emploi excessif. J'indique simplement que ce critère de latitude face à la mensualisation ne jouera évidemment pas de façon systématique ni forcément de façon prioritaire par rapport aux autres, mais il nous a paru inacceptable que quelqu'un puisse refuser une offre d'emploi stable tout en étant assuré qu'en cas d'emploi ce seront les cartes professionnelles d'autres dockers qui seront retirées avant la sienne.

Le Gouvernement tient au maintien de cet élément dans la liste des critères mobilisables pour déterminer l'ordre éventuel de retrait des cartes professionnelles, et c'est pourquoi il s'oppose à l'amendement n° 24.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 23.

M. Félix Leyzour. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Félix Leyzour. En fait, je veux faire observer à M. le rapporteur que c'est la première fois depuis le début de ce débat qu'il reconnaît qu'il y a quelque chose d'intéressant dans un amendement que je propose. En effet, à propos de l'amendement n° 23, il a dit que l'intention était bonne, mais que la rédaction ne lui semblait pas excellente.

Il aurait donc été très intéressant que la commission fasse son travail parlementaire d'amendement, afin de traduire, dans les formes qui auraient convenu à notre assemblée, l'objectif que nous voulions atteindre.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission a parfaitement accompli son travail, monsieur Leyzour. Je ne sais si vous êtes un vrai théologien, mais l'enfer est pavé de bonnes intentions ; il ne suffit pas d'avoir de bonnes intentions pour ne point pécher.

Nous avons fait notre travail de commissaires en rejetant une rédaction qui n'était pas bonne, et je ne peux pas vous laisser dire que c'est ne pas bien travailler que de ne pas vous suivre.

M. Félix Leyzour. Je demande la parole.

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

M. Félix Leyzour. Je ne suis pas un théologien, monsieur le rapporteur, mais chacun sait que l'on est obligé de pardonner souvent à ceux qui ont beaucoup péché. C'est ce que je vais faire, en cette occasion ! (*Rires.*)

M. Emmanuel Hamel. Vous avez de bonnes lectures, monsieur Leyzour ; il n'y a pas que Marx, il y a aussi l'Evangile !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 23, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 24, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 15 rectifié, MM. Pagès, Minetti, Leyzour, Renar et Viron, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe XII de l'article 1^{er}.

La parole est à M. Pagès.

M. Robert Pagès. Cet amendement, qui tend à maintenir l'actuel article L. 521-9 du code des ports maritimes, pérennise les compétences des BCMO et de la CAINAGOD.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement, dans la mesure où il vise à maintenir le *statu quo*.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 25, MM. Viron, Minetti, Leyzour, Renar et Pagès, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le sixième alinéa (2^o) du texte présenté par le paragraphe XIII de l'article 1^{er} pour l'article L. 531-1 du code des ports maritimes :

« 2^o A l'égard des ouvriers dockers professionnels : »

La parole est à M. Renar.

M. Ivan Renar. Les ouvriers dockers mensualisés, qui peuvent retrouver un emploi en intermittence en cas de rupture de leur contrat de travail, doivent pouvoir également bénéficier des dispositions prévues au sixième alinéa du texte proposé par le paragraphe XIII de l'article 1^{er} pour l'article L. 531-1 du code des ports maritimes.

En fait - cela n'étonnera sans doute pas M. le rapporteur - cet amendement s'inscrit dans la logique que nous défendons depuis le début de l'examen de ce texte.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 25, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 26, MM. Renar, Leyzour, Pagès, Viron et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le début du huitième alinéa *b* du texte présenté par le paragraphe XIII de l'article 1^{er} pour l'article L. 531-1 du code des ports maritimes :

« *b*) En cas d'infractions répétées dans le délai... »

La parole est à M. Renar.

M. Ivan Renar. Cet amendement vise à introduire plus de souplesse dans le dispositif des infractions passibles de sanctions.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Le rétablissement de la rédaction antérieure présente une ambiguïté dans la mesure où l'on ne sait pas combien de fois l'infraction doit être répétée pour être plus fortement sanctionnée.

La rédaction nouvelle proposée par le Gouvernement correspond mieux aux cas de récidive, que l'alinéa en cause cherche précisément à cerner.

Nous nous opposons donc à l'amendement n° 26.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 26, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 27, MM. Minetti, Pagès, Renar, Viron et Leyzour, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit la seconde phrase du neuvième alinéa du texte présenté par le paragraphe XIII de l'article 1^{er} pour l'article L. 531-1 du code des ports maritimes : « Le bureau central de la main-d'œuvre, par son règlement intérieur, précise les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée. »

La parole est à M. Minetti.

M. Louis Minetti. Il est très important, à nos yeux, que le bureau central de main-d'œuvre puisse, en fonction des réalités portuaires locales, adapter les modalités de défense des ouvriers dockers qui pourraient être sanctionnés.

Je rappelle que le BCMO est un organisme tripartite où sont représentés tout à la fois les employeurs, les dockers et le directeur du port. Cet organisme semble donc le mieux placé pour organiser les modalités de défense des ouvriers dockers faisant l'objet de demandes de sanctions.

Le recours au décret serait, en la matière, indiscutablement source de dirigisme et d'inadaptation aux réalités du terrain.

En conséquence, je demande au Sénat de réserver un accueil favorable à notre amendement.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Défavorable.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Le projet du Gouvernement tend à actualiser un texte remontant à 1947, notamment en y introduisant les garanties essentielles reconnues depuis par notre droit constitutionnel.

Le règlement intérieur du BCMO pourra effectivement préciser la procédure qui sera applicable devant chaque bureau, mais la loi ne peut renvoyer à ce niveau l'énoncé des droits de la défense qu'exige aujourd'hui notre droit constitutionnel. Un décret en Conseil d'Etat paraît offrir plus de garanties, en la matière.

Telle est la raison pour laquelle nous demandons au Sénat de rejeter l'amendement n° 27.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 27, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 28, MM. Pagès, Leyzour, Viron et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit l'avant-dernier alinéa du texte présenté par le paragraphe XIII de l'article 1^{er} pour l'article L. 531-1 du code des ports maritimes :

« Appel peut être formé dans le délai de quinzaine devant le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. »

La parole est à M. Pagès.

M. Robert Pagès. Cet amendement tend à aménager une procédure d'appel au bénéfice des dockers ayant fait l'objet d'une sanction disciplinaire. En effet, le recours hiérarchique prévu devant le ministre aurait pour inconvénient d'imposer des délais beaucoup trop longs, chacun le comprend bien.

Si notre amendement devait être repoussé, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demanderai de bien vouloir nous indiquer les mesures réglementaires que vous vous proposez de prendre pour que ces délais puissent être raisonnables.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Cet amendement vise ni plus ni moins qu'à revenir au texte de 1947. Nous ne pouvons donc pas y être favorables.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. La notion d'appel peut laisser croire que les sanctions disciplinaires sont des décisions juridictionnelles. Or, la jurisprudence a confirmé qu'il s'agissait bien de décisions administratives, donc susceptibles de recours pour excès de pouvoir, et non de décisions juridictionnelles.

En outre, c'est la responsabilité de l'Etat qui est engagée dans une telle décision administrative. C'est pourquoi le Gouvernement maintient sa proposition de s'en tenir à un recours hiérarchique classique, avec intervention, bien sûr, de la CAINAGOD dans la procédure, une telle voie de recours n'excluant pas, évidemment, le recours au juge administratif.

S'agissant de votre crainte que les délais, dans le cadre de cette procédure administrative, ne soient trop longs, je puis vous donner l'assurance, monsieur Pagès, que, dans la période qui vient, pour les raisons que vous imaginez aisément, nous ferons examiner en priorité les recours de ce type, recours qui pourront d'ailleurs émaner des dockers ou des entreprises, car c'est l'ensemble des partenaires qui peuvent être appelés à utiliser cette procédure.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement n° 28.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 28, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

M. Félix Leyzour. Le groupe communiste vote contre.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. « Art. 2. - L'article L. 611-4 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'alinéa précédent n'est pas applicable aux entreprises de manutention dans les ports maritimes. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

M. Louis Minetti. Le groupe communiste vote contre.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à la date de sa publication, sous réserve des dispositions transitoires suivantes :

« a) La liste des ports régis par les dispositions du livre V de la première partie (législative) du code des ports maritimes à la date du 1^{er} janvier 1992 demeure en vigueur jusqu'à l'intervention de l'arrêté interministériel prévu à l'article L. 511-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 1992 ;

« b) Les bureaux centraux de main-d'œuvre et le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers demeurent en fonction dans la composition qui était la leur à la date de publication de la présente loi jusqu'à leur renouvellement conformément aux dispositions des articles L. 511-3 et L. 521-5 du code des ports maritimes. Ce renouvellement interviendra au plus tard deux mois après la publication de l'arrêté interministériel prévu au *a* ci-dessus ;

« c) Le taux de la cotisation imposée aux employeurs de main-d'œuvre dans les ports applicable à la date de publication de la présente loi demeure en vigueur jusqu'à la publication des arrêtés interministériels mentionnés au second alinéa de l'article L. 521-6 du code des ports maritimes ;

« c bis) A compter de la date de publication des arrêtés prévus au *c* et jusqu'au 31 décembre 1993, les deux tiers des indemnités prévues à l'article L. 521-7 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre sont, pour l'application des dispositions de l'article L. 521-6, imputés en charge du compte ouvert par la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers pour ce bureau et le tiers restant est imputé sur les dépenses générales de la caisse ;

« d) Les décisions prévues à l'article L. 521-8 du code des ports maritimes ne peuvent être prises qu'après le renouvellement des bureaux centraux de la main-d'œuvre concernés.

« Jusqu'au 30 juin 1993, le délai de trois mois mentionné au II de l'article L. 521-8 est porté à six mois. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

M. Louis Minetti. Le groupe communiste vote contre.

(L'article 3 est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Minetti, pour explication de vote.

M. Louis Minetti. Quelle étrange situation ! Quelle volonté évidente de ne pas faire grand-chose pour discuter au fond un projet de loi que nous considérons très mauvais !

Nous assistons, alors que nous siégeons dans une assemblée parlementaire, au fait du Prince, le prince étant, bien entendu, le patronat portuaire, l'un des plus féroces que je connaisse.

Evidemment, j'exprime le vif regret que le Gouvernement et cette étrange majorité, que j'ai vue se dessiner devant mes yeux, suivent au garde-à-vous les décisions du patronat.

Mais, il y a un « mais » !

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vous demanderai de méditer ces quelques vers de René Char, poète méridional de renommée nationale :

« La dignité d'un homme
« Ça ne s'aperçoit pas
« La dignité de mille hommes
« Ça prend l'allure d'un combat. »

Ô combien ces vers s'appliquent à la lutte courageuse que mènent les dockers pour améliorer leurs conditions de vie, pour le respect de leur dignité.

Les 8 300 ouvriers dockers, au-delà de la défense de leurs droits acquis ont le sentiment légitime de participer à la défense de l'ensemble du personnel portuaire et maritime, des ports de France et, ajouterai-je, de l'industrie française.

Une grève, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est jamais une partie de plaisir, pour personne, et n'est jamais infondée ; elle est toujours le résultat d'une atteinte aux droits, au pouvoir d'achat, aux conditions de travail des salariés.

C'est à tous ceux qui, dans l'Histoire, ont su exprimer leur volonté, leur détermination à faire aboutir leurs revendications que nous devons les conquêtes sociales dont on parle et qui, aujourd'hui - contrairement à ce que vous affirmez, monsieur le secrétaire d'Etat -, sont en régression dans notre pays.

Si, depuis le 14 octobre dernier, les dockers français ont participé à quelque quatre-vingt trois mouvements de grève à l'appel de leur fédération CGT des ports et docks - le coût pour eux représente pratiquement trois mois de leurs revenus - c'est pour défendre l'avenir de leur profession littéralement agressée par le projet de l'UNIM, repris par le gouvernement précédent et confirmé par celui-ci.

Ce projet de loi - mes amis Robert Pagès et Félix Leyzour l'ont abondamment démontré au cours des débats - est non seulement antisocial, mais également anti-économique.

Ce projet de loi, monsieur le secrétaire d'Etat, est réactionnaire et archaïque. Nous nous y opposons car nous sommes des progressistes modernes.

Ce projet de loi, je le répète, est archaïque, réactionnaire et procède d'un parti pris favorable au patronat, et à lui seul.

Le coût de la main-d'œuvre des dockers ne représente, comme cela a été répété plusieurs fois, que 3 p. 100 du prix total de nos marchandises transportées de Chicago à Dijon. Comment peut-on, dans ces conditions, essayer de justifier l'argument régulièrement avancé du coût exorbitant de la main-d'œuvre ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous aurions aimé que vous nous donniez des explications sur les bénéfices des acconiers et de tous ceux qui s'occupent de la filière maritime française !

Nous aurions aimé que vous nous parliez du patronat portuaire qui est, je le répète, un des plus féroces de France - je le connais bien puisque je suis de la région marseillaise !

La situation actuelle résulte de l'insuffisance notoire des crédits budgétaires de l'Etat en faveur des ports, du détournement de trafic non pas imposé au patronat portuaire et maritime, mais organisé impunément par lui-même, ainsi que du démembrement de la marine marchande française.

Nos ports maritimes manquent d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales pour les relier aux grands centres économiques.

Les progressistes, les modernes, ce sont, avec nous, les dockers qui se battent, qui ont raison et que je salue d'ici. Ils défendent les principes et les nécessaires évolutions qui devaient être effectivement apportées à la loi de 1947. Mais vous ne les avez ni entendus, ni écoutés.

Le développement de la filière maritime nécessite une tout autre politique et des investissements d'une autre ampleur. Il faut donc aller plus loin.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous faire réfléchir à cette étrange alchimie : d'une part, on licencie, on met au chômage deux ouvriers sur trois, on n'évoque même pas le patronat, son esprit de lucre, ses non-investissements ; d'autre part, on ose parler d'avenir !

Je siège à la place qu'occupait voilà quelque temps maintenant Victor Hugo. Ce dernier a écrit : « Dans le siècle où nous sommes, ainsi que des raisins, on écrase les hommes et l'or sort du pressoir. »

Eh bien, on en est toujours là ! Victor Hugo tonnait déjà contre les réactionnaires archaïques de son époque. Ils sont toujours au pouvoir. Cette phrase qu'a écrite notre poète national méritait - ô combien ! - d'être rappelée pour condamner les archaïques que vous êtes.

Bien entendu, nous voterons contre ce projet de loi et, bien entendu, l'affaire n'est pas terminée. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Durand-Chastel.

M. Hubert Durand-Chastel. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la réunion administrative des sénateurs ne figurant pas sur la liste d'aucun groupe se félicite que le Gouvernement ait poursuivi l'action du précédent gouvernement pour résoudre le problème des dockers, si important pour notre pays.

Notre président, M. Jacques Habert, avait eu l'occasion, précisément, de soumettre ce grave problème à M. le Premier ministre, Pierre Bérégovoy, lorsqu'il était venu nous présenter son programme dans cette enceinte.

Bien entendu, nous voterons le projet de loi qui nous est présenté.

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

M. Jean-Pierre Tizon. Avant de vous confirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, le soutien que le groupe de l'union des républicains et des indépendants apportera à votre projet de loi, permettez-moi de remercier tout d'abord les rapporteurs des commissions des affaires économiques et du Plan et des affaires sociales. La clarté de leurs rapports et la pertinence de leurs interventions ont, en effet, considérablement facilité le travail du Sénat.

Sur le fond, les deux principes fondamentaux du texte vont dans le bon sens. Qu'il s'agisse de la gestion des coûts de la main-d'œuvre intermittente port par port, appelée également déperquation, ou de la mensualisation des dockers, destinée notamment à les aligner sur le droit commun du travail, ces réformes s'imposaient.

Bien accueilli par les milieux professionnels, ce projet de loi se trouve être l'aboutissement d'une politique de dialogue, dont votre prédécesseur et vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, êtes les principaux acteurs.

Il est clair que la modernisation du statut des dockers est devenue une priorité, pour la vitalité des ports maritimes, bien entendu, mais également, et peut-être davantage, pour notre économie nationale. Nous l'avons souvent dit lors de la discussion du projet de loi, il nous paraît néanmoins important de le rappeler à nouveau.

Bien qu'indispensable, ce projet de loi est néanmoins insuffisant. Il devra s'accompagner de diverses mesures ; je pense notamment au plan social dont vous nous avez beaucoup parlé, monsieur le secrétaire d'Etat, et dont il faudra bientôt rendre publiques les conclusions. A ce titre, soyez certain que le Sénat sera attentif tant au contenu qu'aux effets de ce plan.

Dans l'attente de ces dispositions, je vous confirme, monsieur le secrétaire d'Etat, le vote favorable du groupe de l'union des républicains et des indépendants. (*Applaudissements.*)

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

M. René Régnault. Monsieur le président, mes chers collègues, avant que ne soit clos ce débat, je saluerai la qualité des échanges auxquels il a donné lieu depuis ce matin. Je ne doute pas un instant qu'elle résulte des travaux de nos rapporteurs, mais elle est aussi due à la façon dont M. le secrétaire d'Etat a conduit les débats.

M. Jean-Claude Gaudin. Nous l'avons reconnu !

M. René Régnault. Le groupe socialiste votera ce texte, qui repose essentiellement, non seulement sur la responsabilisation mais aussi sur le partenariat, d'une part, entre la profession, les dockers et les entreprises de manutention, et, d'autre part, entre ces dernières et les pouvoirs publics.

Loin de soutenir les archaïsmes, ce texte constitue un projet réaliste dont l'ambition est de moderniser la filière portuaire, de relever le défi de la compétitivité et de la fiabilité, de redresser notre filière portuaire, et ce - car nous y croyons - en vue de reconquérir des parts de trafic qui nous ont échappé et qui nous échappent encore.

Ce projet de loi est bon, d'abord pour les dockers : il a l'ambition de leur donner un statut fiable, pérenne, protecteur et inspiré du droit commun.

Ce projet de loi est également bon pour notre économie, en particulier pour ce que la filière portuaire soutient et sous-tend.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, nous voulons croire que nos appels au dialogue et à la concertation ne seront pas vains. Je fais partie de ceux qui savent votre attachement et votre détermination sans faille à conduire le dialogue jusqu'à son terme. Je sais votre capacité d'écoute. Il serait dommage que vos appels ne soient pas entendus, car ils peuvent eux aussi faciliter la mise en place des dispositions de ce projet de loi que nous allons adopter dans un instant. Votre action peut permettre effectivement à ces objectifs, que nous avons définis ensemble, d'être rapidement traduits dans la réalité. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Emmanuel Hamel. A l'issue de ce débat, je veux exprimer le regret des membres de la commission des finances, qui n'ont pu, cet après-midi, prendre part à l'examen de ce projet de loi, puisqu'ils auditionnaient un membre de la Commission des Communautés européennes dans la perspective des discussions que nous aurons sur le traité de Maastricht.

M. le président. Je considérerai qu'il s'agit quasiment d'une explication de vote ! (*Sourires.*)

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il faut des raisons très fortes pour que le Sénat renonce à sa faculté d'amender un projet de loi, et ce n'est pas dans ses habitudes. On s'apercevra d'ailleurs très prochainement, lors de la discussion d'un texte fort important, que nous n'avons pas oublié nos prérogatives.

Si, en l'espèce, nous y avons renoncé, c'est après avoir évalué la situation.

Je ne vous cacherai pas que la commission des affaires économiques et du Plan a été saisie de nombreux projets d'amendements. Nous les avons écartés.

Ces propositions visaient à corriger certaines dispositions adoptées par l'Assemblée nationale ; peut-être, en des temps normaux, aurions-nous pu faire droit à certaines d'entre elles.

Toutefois, compte tenu de la situation qui régit en ce moment dans les ports, compte tenu de la qualité du travail qui a été effectué à l'Assemblée nationale, il nous a paru préférable d'adopter le parti que nous avons pris.

J'ajoute, monsieur Minetti, que certains ont exercé des pressions pour demander l'abrogation pure et simple de la loi de 1947. Or le rapporteur que je suis s'y est opposé, ce qui lui a été vigoureusement reproché, croyez-moi.

J'ai adopté cette position parce que je pense très profondément que, s'il est nécessaire de réformer le régime de la manutention portuaire, on ne doit pas pour autant jeter bas l'édifice de 1947, qui constituait un progrès et qui peut encore être utilisé pour le bien.

Par conséquent, je ne peux pas vous suivre, monsieur le sénateur, quand vous dites que telle ou telle catégorie professionnelle aurait dicté son attitude à la majorité du Sénat.

Nous sommes assez conscients de nos responsabilités pour ne prendre nos consignes que de notre conscience et en nous fondant sur la considération de l'intérêt national. Je tenais à apporter ces précisions au terme de la discussion. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UREI et de l'union centriste.*)

Si nous avons renoncé à amender le texte, c'est donc parce que nous pensons que là est l'intérêt national.

Je crois enfin être l'interprète de la grande majorité des sénateurs si je dis que nous souhaitons avant tout, surtout et par-dessus, tout que le trafic revienne le plus vite possible dans nos ports, modernisés et compétitifs, justement pour donner du travail à la communauté portuaire. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées.*)

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, ce n'est pas par inclination masochiste que le gouvernement de M. Pierre Bérégovoy a entendu achever le travail commencé par M. Michel Rocard et poursuivi par Mme Edith Cresson.

M. Jean-Claude Gaudin. Ne nous faites pas changer d'avis surtout !

M. Jacques Bialski. Ce ne serait pas la première fois !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Je ne suis pas inquiet, monsieur Gaudin, car je veux croire que ce n'est pas simplement en vous fondant sur de tels arguments que vous déterminez vos positions !

Ce n'est pas par masochisme, disais-je, mais c'est bien parce que, au terme d'une longue réflexion, il est apparu que le « passage » portuaire pesait lourd dans l'économie française et que la dégradation observée des parts de marché des ports nationaux par rapport à leurs concurrents européens mettait en danger non seulement l'économie des régions portuaires, mais l'économie dans son ensemble.

Ce n'est pas seulement parce que le réseau routier ou fluvial serait insuffisant que des entreprises de la vallée du Rhône vont charger à Anvers ou à Rotterdam !

S'il est vrai que la réforme de la manutention portuaire ne suffira pas pour atteindre l'objectif poursuivi de la modernisation de l'ensemble de la filière portuaire et s'il est vrai que d'autres volets auxquels vous avez fait allusion et sur lesquels j'ai eu l'occasion de développer les positions que le Gouvernement a arrêtées sont importants, il n'en demeure pas moins, qu'on le veuille ou non, que la manutention est actuellement l'un des points faibles du dispositif français.

Non ! ce n'est pas le point de vue patronal qui a prévalu. M. le rapporteur vient d'ailleurs de rappeler que le patronat aurait de beaucoup préféré l'abrogation pure et simple du statut de 1947.

Quant à la fédération nationale des ports et des docks, elle aurait opté pour le maintien en l'état du statut de 1947.

Je regrette qu'elle ne se soit que tardivement ralliée à l'idée d'une nécessaire rénovation de ce statut. J'ai d'ailleurs la conviction que si les partenaires sociaux dans les ports avaient su entretenir un autre type de dialogue et mieux assumer leurs responsabilités, le travail d'adaptation aurait été effectué plus tôt. Nous aurions peut-être même fait l'économie de cette réforme.

M. René Régnault. Tout à fait !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Mais nous avons pris les choses en l'état !

A propos des négociations, on nous a reproché de ne pas nous être prêtés à un dialogue social. J'ai déjà rappelé les vingt réunions qui se sont déroulées entre l'automne 1990 et l'automne 1991. J'ajoute que j'ai moi-même reçu les partenaires sociaux.

A ces occasions, je n'ai pas caché à mes interlocuteurs la volonté du Gouvernement de ne pas remettre en cause ces deux piliers de la réforme : la mensualisation et la déperquation.

J'ai observé, au cours de la discussion à l'Assemblée nationale, le souci des députés - souci que vous auriez partagé si une certaine souplesse n'avait pas été introduite - de permettre à ce texte de s'appliquer plus facilement et d'offrir des garanties supplémentaires aux travailleurs afin d'éviter de possibles implications perverses, implications qui n'auraient pas manqué d'aggraver les tensions.

Nous n'avons pas participé à la campagne de dénigrement à laquelle certains ont fait allusion. J'ai même eu le souci, dans chacune de mes interventions publiques, de dire combien je considérais les dockers, dans leur immense majorité, comme des hommes méritants et des travailleurs courageux.

Je suis donc d'autant plus fondé aujourd'hui à regretter que certains d'entre eux se laissent aller à des attitudes qui ne peuvent plus trouver de justification dans le souci légitime de la défense de ce qu'ils pensent être leurs intérêts, tant il est vrai à l'heure actuelle que, derrière les intérêts professionnels, se dissimulent quelques intérêts de pouvoir de la part de quelques-uns. Je souhaite que ces derniers prennent la mesure de leurs responsabilités !

Je regrette que, sur certaines travées, on n'ait pas vu l'aspect positif que cette réforme allait revêtir pour les dockers eux-mêmes et les améliorations qui découlaient de la modification de leur statut : sécurité accrue dans le rythme de travail, ouverture de perspectives professionnelles, possibilité d'accéder à une formation professionnelle, améliorations en matière de sécurité du travail.

Je déplore qu'on n'ait pas vu que, loin de remettre en cause le fait syndical dans les ports, ce projet de loi en modifiait l'exercice, en enrichissant les responsabilités.

Je souhaite que le contenu de la loi, comme celui du plan social qui l'accompagne, soit mieux connu. Ainsi, les personnels concernés, les dockers, pourront se déterminer en toute liberté.

Enfin, je ne peux laisser dire que ce serait la loi de la jungle, le libéralisme le plus débridé qui s'appliqueraient avec la mise en œuvre de ce projet. Même si je connais les difficultés que nous rencontrons pour faire respecter les lois sociales, je ne peux pas considérer comme nuls et non avendus les efforts des gouvernements successifs pour doter notre pays d'un droit authentique au bénéfice des travailleurs.

Par ailleurs, je déplore que certains n'aient pas compris que, si les dockers pouvaient prétendre bénéficier, en 1947, d'un statut privilégié par rapport aux autres salariés, en quarante-cinq ans, le droit du travail a fort heureusement fait des progrès et que les dockers en sont paradoxalement aujourd'hui exclus.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Tout à fait !

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat. Or il s'agit, pour le Gouvernement, précisément de faire profiter les dockers de l'ensemble de ces droits.

Si la France est un pays où s'applique la loi de la jungle, que l'on me dise dans quel pays règne, de ce point de vue, la civilisation !

Ce projet de loi, mesdames, messieurs les sénateurs, peut apparaître comme révolutionnaire en ce sens que, contrairement à beaucoup d'autres, il ne se réduit pas à la régularisation d'une situation acquise. Il crée au contraire une innovation profonde dans les relations entre les entreprises et leurs futurs salariés, ainsi que j'en suis convaincu, les conditions d'une authentique réactivation des ports.

A cet égard, je me félicite de l'attitude qu'ont adoptée les deux rapporteurs désignés par le Sénat, ainsi que la très grande majorité de cette assemblée - dût-on renoncer à quelques aménagements qui auraient pu être permis, ici ou là, d'améliorer le texte, tout au moins dans sa forme - afin de permettre l'adoption plus rapide du projet de loi et afin de réduire d'autant une période que d'aucuns mettent à profit pour entretenir l'inactivité, sinon le trouble dans nos places portuaires.

L'autre avantage sur lequel je voudrais attirer votre attention, mesdames, messieurs les sénateurs, est l'application de la loi bien avant l'échéance prévue pour le plan social, c'est-à-dire le 15 juillet.

Une période privilégiée est ainsi offerte aux partenaires sociaux pour se réunir afin de discuter des conditions dans lesquelles la loi pourra s'appliquer port par port.

Je voudrais, à cet égard, éviter que l'on oppose cette proposition d'une discussion port par port et notre ambition de négocier une convention collective de branche. En effet, nous ne pouvons pas ne pas prendre en considération les disparités extraordinaires - on l'a dit ce matin - entre les grandes places portuaires internationales et le maillage serré des autres ports français.

Il est également vrai que la convention nationale collective est le complément indispensable de la loi. C'est elle qui peut permettre d'offrir aux travailleurs les droits qu'ils revendiquent en matière de rémunérations, de conditions d'emploi, de formation et de déroulement de carrière.

J'ai souligné l'importance qu'il fallait accorder au fait que cette convention s'appliquerait à la fois aux dockers professionnels et aux dockers intermittents et occasionnels. Je souhaite donc que les dockers et les entreprises choisissent très rapidement la voie que la loi leur offrira d'une authentique concertation afin d'éviter les blocages stériles, au nom d'une lutte qui pouvait se comprendre pour empêcher l'adoption de la loi, mais dont la nature risque d'être singulièrement modifiée dès lors que la loi sera votée, publiée et appliquée.

Je souhaite également que, très vite, le Gouvernement - personnellement, j'entends bien y contribuer - emprunte les voies de la négociation. C'est ce qui peut nous permettre, demain, de parier sur un authentique développement de nos ports et, partant, de l'ensemble de notre économie.

Ce projet de loi s'inscrit très directement dans le plan de lutte pour l'emploi, car la situation actuelle, si on ne la modifie pas, met en danger les emplois des dockers comme ceux de tous les autres travailleurs.

Je forme le vœu qu'au moment de faire un choix, qui a d'ailleurs déjà été exprimé par la plupart d'entre vous, vous preniez en compte la signification profonde de ce texte qui vous est proposé par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées du RDE, de l'union centriste, du RPR et l'UREI.*)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une, de la commission et, l'autre, du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 81 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	318
Majorité absolue des suffrages exprimés	160
Pour l'adoption	301
Contre	17

Le Sénat a adopté.

8

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif au contrôle de l'utilisation et de la dissémination des organismes génétiquement modifiés et modifiant la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 362, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif aux délais de paiement entre les entreprises.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 363, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'anticipation de la suppression du taux majoré de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 364, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

9

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu un rapport déposé par M. Jean Faure, vice-président de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, sur la biodiversité et la préservation du patrimoine génétique, établi par M. Daniel Chevallier, député, au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 365 et distribué.

10

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 2 juin 1992, à seize heures et le soir :

Discussion du projet de loi constitutionnelle (n° 334, 1991-1992), adopté par l'Assemblée nationale, ajoutant à la Constitution un titre : « Des Communautés européennes et de l'Union européenne ».

Rapport de M. Jacques Larché, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale de ce projet de loi constitutionnelle devront être faites au service de la séance avant le lundi 1^{er} juin 1992, à dix-sept heures.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi constitutionnelle est fixé au lundi 1^{er} juin 1992, à dix-sept heures.

En application de l'article 60 bis, premier alinéa, du règlement, la conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à un scrutin public à la tribune lors du vote sur l'ensemble de ce projet de loi constitutionnelle.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
DOMINIQUE PLANCHON

ERRATA

Au compte rendu intégral de la séance du 19 mai 1992

Titre : Pharmacie et médicament.

Page 1267, 2^e colonne, dans le texte proposé par l'amendement n° 25 pour l'article 18, 2^e ligne :

Au lieu de : « les trois derniers alinéas... »,

Lire : « les trois premiers alinéas... ».

Au compte rendu intégral de la séance du 21 mai 1992

Titre : Abus d'autorité en matière sexuelle dans les relations de travail.

Page 1337, 2^e colonne, 6^e alinéa, 3^e ligne :

Au lieu de : « le troisième alinéa... »,

Lire : « le quatrième alinéa... ».

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mardi 26 mai 1992

SCRUTIN (N° 79)

sur la motion n° 1, présentée par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à opposer la question préalable au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Nombre de votants 318
 Nombre de suffrages exprimés 318

Pour 16
 Contre 302

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
 Marie-Claude
 Beaudeau
 Jean-Luc Bécart
 Danielle
 Bidard-Reydet
 Paulette Fost

Jacqueline
 Fraysse-Cazalis
 Jean Garcia
 Charles Lederman
 Félix Leyzour
 Hélène Luc
 Louis Minetti

Robert Pagès
 Ivan Renar
 Paul Souffrin
 Hector Viron
 Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
 Philippe Adnot
 Michel d'Aillières
 Paul Alduy
 Michel Alloncle
 Guy Allouche
 Jean Amelin
 Hubert d'Andigné
 Maurice Arreckx
 Jean Arthuis
 Alphonse Arzel
 François Autain
 Germain Authié
 Honoré Baillet
 José Ballarello
 René Ballayer
 Bernard Barbier
 Bernard Barraux
 Jean-Paul Bataille
 Gilbert Baumet
 Jean-Pierre Bayle
 Henri Belcour
 Gilbert Belin
 Jacques Bellanger
 Claude Belot
 Jacques Bérard
 Georges Berchet
 Maryse Bergé-Lavigne
 Roland Bernard
 Daniel Bernardet
 Roger Besse
 Jean Besson
 André Bettencourt
 Jacques Bialski
 Pierre Biarnes
 Jacques Bimbenet
 François Blaizot
 Jean-Pierre Blanc
 Maurice Blin
 Marc Bœuf
 André Bohl
 Roger Boileau
 Christian Bonnet

Marcel Bony
 Amédée Bouquerel
 Joël Bourdin
 Yvon Bourges
 Philippe
 de Bourgoing
 Jean-Eric Bousch
 Raymond Bouvier
 André Boyer
 Jean Boyer
 Louis Boyer
 Jacques Braconnier
 Paulette Brispépierre
 Louis Brives
 Camille Cabana
 Guy Cabanel
 Michel Caldaguès
 Michel Calmejane
 Jean-Pierre Camoin
 Jean-Pierre Cantegrit
 Jacques Carat
 Paul Caron
 Ernest Cartigny
 Robert Castaing
 Louis de Catuelan
 Joseph Caupert
 Auguste Cazalet
 Gérard César
 Jean Chamant
 Jean-Paul Chambriard
 Jacques Chaumont
 Michel Chauty
 Jean Chérioux
 William Chervy
 Roger Chinaud
 Auguste Chupin
 Jean Clouet
 Jean Cluzel
 Henri Collard
 Henri Collette
 Yvon Collin
 Francisque Collomb
 Claude Cornac

Charles-Henri
 de Cossé-Brissac
 Marcel Costes
 Raymond Courrière
 Roland Courteau
 Maurice
 Couve de Murville
 Pierre Croze
 Michel Crucis
 Charles de Cuttoli
 Etienne Dailly
 André Daugnac
 Marcel Daunay
 Désiré Debavelaere
 Luc Dejoie
 Jean Delaneau
 André Delelis
 Gérard Delfau
 François Delga
 Jacques Delong
 Jean-Pierre Demerliat
 Charles Descours
 Rodolphe Désiré
 André Diligent
 Michel Doublet
 Michel
 Dreyfus-Schmidt
 Franz Dubosq
 Alain Dufaut
 Pierre Dumas
 Jean Dumont
 Ambroise Dupont
 Hubert
 Durand-Chastel
 Bernard Dussaut
 André Egu
 Jean-Paul Emin
 Claude Estier
 Jean Faure
 Marcel Fortier
 André Fosset
 Jean-Pierre Fourcade
 Philippe François

Jean François-Poncet
 Claude Fuzier
 Aubert Garcia
 Henri Gallet
 Gérard Gaud
 Jean-Claude Gaudin
 Philippe de Gaulle
 Jacques Genton
 Alain Gérard
 François Gerbaud
 François Giacobbi
 Charles Ginésy
 Jean-Marie Girault
 Paul Girod
 Henri Goetschy
 Jacques Golliet
 Marie-Fanny Gournay
 Yves
 Goussebaire-Dupin
 Adrien Gouteyron
 Jean Grandon
 Paul Graziani
 Roland Grimaldi
 Georges Gruillot
 Yves Guéna
 Robert Guillaume
 Bernard Guyomard
 Jacques Habert
 Hubert Haenel
 Emmanuel Hamel
 Nicole
 de Hauteclocque
 Marcel Henry
 Rémi Herment
 Daniel Hoefel
 Jean Huchon
 Bernard Hugo
 Claude Huriet
 Roger Husson
 André Jarrot
 Pierre Jeambrun
 Charles Jolibois
 André Jourdain
 Louis Jung
 Philippe Labeyrie
 Pierre Lacour
 Pierre Laffitte
 Christian
 de La Malène
 Lucien Lanier
 Jacques Larché
 Gérard Larcher
 Tony Larue
 Robert Laucournet
 Bernard Laurent
 René-Georges Laurin
 Marc Lauriol
 Henri Le Breton
 Jean Lecanuet
 Bernard Legrand
 Jean-François
 Le Grand

Edouard Le Jeune
 Max Lejeune
 Charles-Edmond
 Lenglet
 Marcel Lesbros
 François Lesein
 Roger Lise
 Maurice Lombard
 Paul Loridant
 François Louisy
 Pierre Louvot
 Roland du Luart
 Marcel Lucotte
 Jacques Machet
 Jean Madelain
 Philippe Madrelle
 Kléber Malécot
 Michel Manet
 Hubert Martin
 Jean-Pierre Masseret
 Paul Masson
 François Mathieu
 Serge Mathieu
 Michel
 Maurice-Bokanowski
 Jean-Luc Mélenchon
 Jacques de Menou
 Louis Mercier
 Daniel Millaud
 Michel Miroudot
 Hélène Missoffe
 Louis Moinard
 René Monory
 Claude Mont
 Geoffroy
 de Montalembert
 Paul Moreau
 Michel Moreigne
 Jacques Mossion
 Arthur Moulin
 Georges Mouly
 Jacques Moutet
 Jean Natali
 Lucien Neuwirth
 Henri Olivier
 Charles Ornano
 Paul d'Ornano
 Joseph Ostermann
 Georges Othily
 Jacques Oudin
 Sosefo Makapé Papilio
 Charles Pasqua
 Bernard Pellarin
 Albert Pen
 Guy Penne
 Jean Pépin
 Daniel Percheron
 Louis Perrein
 Hubert Peyou
 Jean Peyrafitte
 Louis Philibert
 Robert Piat

Alain Pluchet
 Christian Poncet
 Michel Poniatoski
 Roger Poudonson
 Richard Pouille
 Jean Pourchet
 André Pourny
 Claude Pradille
 Claude Prouvoyeur
 Jean Puech
 Roger Quilliot
 Henri de Raincourt
 Albert Ramassamy
 René Regnault
 Henri Revol
 Roger Rigaudière
 Guy Robert
 Jean-Jacques Robert
 Jacques Roccaserra
 Nelly Rodi
 Jean Roger
 Josselin de Rohan
 Roger Romani
 Gérard Roujas
 André Rouvière
 Olivier Roux
 Michel Rufin
 Claude Saunier
 Pierre Schiélé
 Maurice Schumann
 Bernard Seillier
 Françoise Seligmann
 Franck Sérusclat
 René-Pierre Signé
 Jean Simonin
 Raymond Soucaret
 Michel Souplet
 Jacques Sourdille
 Louis Souvet
 Fernand Tardy
 Martial Taugourdeau
 Jacques Thyraud
 Jean-Pierre Tizon
 Henri Torre
 René Travert
 René Trégoût
 Georges Treille
 François Trucy
 Dick Ukeiwé
 Jacques Valade
 André Vallet
 Pierre Vallon
 Albert Vecten
 André Vezinhet
 Marcel Vidal
 Robert Vigouroux
 Xavier de Villepin
 Serge Vinçon
 Louis Virapoullé
 Albert Voilquin
 André-Georges
 Voisin

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 80)

sur l'amendement n° 6, présenté par M. Robert Pagès et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à une nouvelle rédaction du texte proposé pour l'article L. 511-2 du code des ports maritimes, par le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Nombre de votants 318
Nombre de suffrages exprimés 318

Pour 16
Contre 302

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle
Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayse-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc
Louis Minetti

Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Guy Allouche
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
François Autain
Germain Authié
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Henri Belcour
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Daniel Bernardet
Roger Besse
Jean Besson
André Bettencourt
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
Marc Bœuf
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Marcel Bonny
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Philippe
de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
André Boyer

Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Louis Brives
Camille Cabana
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Jacques Carat
Paul Caron
Ernest Cartigny
Robert Castaing
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Gérard César
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
William Chervy
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Yvon Collin
Francisque Collomb
Claude Cornac
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
Etienne Dailly
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
André Delelis
Gérard Delfau

François Delga
Jacques Delong
Jean-Pierre Demerliat
Charles Descours
Rodolphe Désiré
André Diligent
Michel Doublet
Michel
Dreyfus-Schmidt
Franz Dubosq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert
Durand-Chastel
Bernard Dussaut
André Egu
Jean-Paul Emin
Claude Estier
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Claude Fuzier
Aubert Garcia
Henri Gallet
Gérard Gaud
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
François Giacobbi
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Roland Grimaldi
Georges Gruillot
Yves Guéna
Robert Guillaume
Bernard Guyomard

Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Philippe Labeyrie
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Tony Larue
Robert Laucourmet
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Bernard Legrand
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
François Lesein
Roger Lise
Maurice Lombard
Paul Loridant
François Louisy
Pierre Louvot
Roland du Luat
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Philippe Madrelle
Kléber Malécot
Michel Manet

Hubert Martin
Jean-Pierre Masseret
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jean-Luc Mélenchon
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Michel Moreigne
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Joseph Ostermann
Georges Othily
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarain
Albert Pen
Guy Penne
Jean Pépin
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Piat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Pradille
Claude Prouvoeur

Jean Puech
Roger Quilliot
Henri de Raincourt
Albert Ramassamy
René Regnault
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Jacques Roccaserra
Nelly Rodi
Jean Roger
Josselin de Rohan
Roger Romani
Gérard Roujas
André Rouvière
Olivier Roux
Michel Ruffin
Claude Saunier
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Françoise Seligmann
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Jean Simonin
Raymond Soucayet
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Fernand Tardy
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
Jean Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
André Vallet
Pierre Vallon
Albert Veceten
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges
Voisin

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 81)

sur l'ensemble du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes.

Nombre de votants 318
Nombre de suffrages exprimés 318

Pour 301
Contre 17

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

François Abadie
Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Michel Alloncle
Guy Allouche
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
François Autain
Germain Authié

Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Henri Belcour
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Claude Belot

Jacques Bérard
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Daniel Bernardet
Roger Besse
Jean Besson
André Bettencourt
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
François Blaizot

Jean-Pierre Blanc
 Maurice Blin
 Marc Bœuf
 André Bohl
 Roger Boileau
 Christian Bonnet
 Marcel Bony
 Amédée Bouquerel
 Joël Bourdin
 Yvon Bourges
 Philippe
 de Bourgoing
 Jean-Eric Bousch
 Raymond Bouvier
 André Boyer
 Jean Boyer
 Louis Boyer
 Jacques Braconnier
 Paulette Brisepierre
 Louis Brives
 Camille Cabana
 Guy Cabanel
 Michel Caldaguès
 Robert Calmejane
 Jean-Pierre Camoin
 Jean-Pierre Cantegrit
 Jacques Carat
 Paul Caron
 Ernest Cartigny
 Robert Castaing
 Louis de Catuelan
 Joseph Caupert
 Auguste Cazalet
 Gérard César
 Jean Chamant
 Jean-Paul Chambriard
 Jacques Chaumont
 Michel Chauty
 Jean Chérioux
 William Chervy
 Roger Chinaud
 Auguste Chupin
 Jean Clouet
 Jean Cluzel
 Henri Collard
 Henri Collette
 Yvon Collin
 Francisque Collomb
 Claude Cornac
 Charles-Henri
 de Cossé-Brissac
 Marcel Costes
 Raymond Courrière
 Roland Courteau
 Maurice
 Couve de Murville

Pierre Croze
 Michel Crucis
 Charles de Cuttoli
 Etienne Dailly
 André Dagnac
 Marcel Daunay
 Désiré Debavelaere
 Luc Dejoie
 Jean Delaneau
 André Delelis
 Gérard Delfau
 François Delga
 Jacques Delong
 Jean-Pierre Demerliat
 Charles Descours
 Rodolphe Désiré
 André Diligent
 Michel Doublet
 Michel
 Dreyfus-Schmidt
 Franz Duboscq
 Alain Dufaut
 Pierre Dumas
 Jean Dumont
 Ambroise Dupont
 Hubert
 Durand-Chastel
 Bernard Dussaut
 André Egu
 Jean-Paul Emin
 Claude Estier
 Jean Faure
 Marcel Fortier
 André Fosset
 Jean-Pierre Fourcade
 Philippe François
 Jean François-Poncet
 Claude Fuzier
 Aubert Garcia
 Henri Gallet
 Gérard Gaud
 Jean-Claude Gaudin
 Philippe de Gaulle
 Jacques Genton
 Alain Gérard
 François Gerbaud
 François Giacobbi
 Charles Ginésy
 Jean-Marie Girault
 Paul Girod
 Henri Goetschy
 Jacques Golliet
 Marie-Fanny Gournay
 Yves
 Goussebaire-Dupin
 Adrien Gouteyron

Jean Grandon
 Paul Graziani
 Roland Grimaldi
 Georges Gruillot
 Yves Guéna
 Robert Guillaume
 Bernard Guyomard
 Jacques Habert
 Hubert Haenel
 Emmanuel Hamel
 Nicole
 de Hauteclouque
 Marcel Henry
 Rémi Herment
 Daniel Hoeffel
 Jean Huchon
 Bernard Hugo
 Claude Huriot
 Roger Husson
 André Jarrot
 Pierre Jeambrun
 Charles Jolibois
 André Jourdain
 Louis Jung
 Philippe Labeyrie
 Pierre Lacour
 Pierre Laffitte
 Christian
 de La Malène
 Lucien Lanier
 Jacques Larché
 Gérard Larcher
 Tony Larue
 Robert Laucourmet
 Bernard Laurent
 René-Georges Laurin
 Marc Lauriol
 Henri Le Breton
 Jean Lecanuet
 Bernard Legrand
 Jean-François
 Le Grand
 Edouard Le Jeune
 Max Lejeune
 Charles-Edmond
 Lenglet
 Marcel Lesbros
 François Lesein
 Poger Lise
 Maurice Lombard
 Paul Loridant
 François Louisy
 Pierre Louvot
 Roland du Luart
 Marcel Lucotte
 Jacques Machtet

Jean Madelain
 Philippe Madrelle
 Kléber Malécot
 Michel Manet
 Hubert Martin
 Jean-Pierre Masseret
 Paul Masson
 François Mathieu
 Serge Mathieu
 Michel
 Maurice-Bokanowski
 Jean-Luc Mélenchon
 Jacques de Menou
 Louis Mercier
 Daniel Millaud
 Michel Miroudot
 Hélène Missoffe
 Louis Moinard
 René Monory
 Claude Mont
 Geoffroy
 de Montalembert
 Paul Moreau
 Michel Moreigne
 Jacques Mossion
 Arthur Moulin
 Georges Mouly
 Jacques Moutet
 Jean Natali
 Lucien Neuwirth
 Henri Olivier
 Charles Ornano
 Paul d'Ornano
 Joseph Ostermann
 Georges Othily
 Jacques Oudin
 Sosefo Makapé Papilio

Charles Pasqua
 Bernard Pellarin
 Albert Pen
 Guy Penne
 Jean Pépin
 Daniel Percheron
 Louis Perrein
 Hubert Peyou
 Jean Peyrafitte
 Louis Philibert
 Robert Piat
 Alain Pluchet
 Christian Poncelet
 Michel Poniatowski
 Roger Poudonson
 Richard Pouille
 Jean Pourchet
 André Pourny
 Claude Pradille
 Claude Prouvoyeur
 Jean Puech
 Roger Quilliot
 Henri de Raincourt
 Albert Ramassamy
 René Regnault
 Henri Revol
 Roger Rigaudière
 Guy Robert
 Jean-Jacques Robert
 Jacques Roccaserra
 Nelly Rodi
 Jean Roger
 Josselin de Rohan
 Roger Romani
 Gérard Roujas
 André Rouvière
 Olivier Roux

Michel Rufin
 Claude Saunier
 Pierre Schiélé
 Maurice Schumann
 Bernard Seillier
 Françoise Seligmann
 Franck Sérusclat
 René-Pierre Signé
 Jean Simonin
 Raymond Soucaret
 Michel Souplet
 Jacques Sourdille
 Louis Souvet
 Fernand Tardy
 Martial Taugourdeau
 Jacques Thyraud
 Jean-Pierre Tizon
 Henri Torre
 René Travert
 René Tréguët
 Georges Treille
 François Trucy
 Dick Ukeiwé
 Jacques Valade
 André Vallet
 Pierre Vallon
 Albert Vecten
 André Vezinhet
 Marcel Vidal
 Robert Vigouroux
 Xavier de Villepin
 Serge Vinçon
 Louis Virapoullé
 Albert Voilquin
 André-Georges
 Voisin

Ont voté contre

Paul Alduy
 Henri Bangou
 Marie-Claude
 Beaudéau
 Jean-Luc Bécart
 Danielle
 Bidard-Reydet

Paulette Fost
 Jacqueline
 Fraysse-Cazalis
 Jean Garcia
 Charles Lederman
 Félix Leyzour
 Hélène Luc

Louis Minetti
 Robert Pagès
 Ivan Renar
 Paul Souffrin
 Hector Viron
 Robert Vizet

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.