Année 1992. - N° 28 [1] A. N. (C. R.)

ISSN 0249-3088
0242-6785

Vendredi 15 mai 1992

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

(31e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1re séance du jeudi 14 mai 1992

LuraTech
www.luratech.com

JOURNAL OFFICIEL

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. HENRI EMMANUELLI

1. **Questions à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre** (p. 1193).

Réponses de M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre, aux questions de : MM. Jean Brocard, Charles Ehrmann, Jean Laurain, Pierre Lagorce, Alain Bonnet, Claude Miqueu, Bernard Schreiner *(Yvelines)*, Jean-Paul Charié, François Rochebloine, Daniel Le Meur.

Suspension et reprise de la séance (p. 1199)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BARTOLONE

2. **Opposition à une demande d'examen selon la procédure d'adoption simplifiée** (p. 1199).

3. **Régime du travail dans les ports maritimes.** – Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 1199).

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1200)

MM. Ambroise Guellec,
Roland Blum,
Gilbert Le Bris,
Guy Hermier,
Antoine Rufenacht,
René Couanau,
Aimé Kerguéris,
Jean Lacombe,
Léonce Deprez,
Philippe Sanmarco,
Pierre Victoria,
Claude Evin,
Albert Denvers.

MM. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer ; le président, Guy Hermier, Jean Beaufils, rapporteur de la commission de la production.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

4. **Ordre du jour** (p. 1218).

LuraTech
www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. HENRI EMMANUELLI

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

QUESTIONS À M. LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions à M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

Nous commençons par le groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Jean Brocard.

M. Jean Brocard. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous m'avez écrit le 5 mai une lettre dont j'extrais un paragraphe : « Toutefois, fidèle aux engagements que j'ai pris lorsque j'étais député... » – heureux temps, que celui-là,...

M. Louis Mexandeau, *secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.* Oh oui ! *(Sourires.)*

M. Jean Brocard. ... on pouvait signer n'importe quoi – « j'ai tenu à inscrire dans le projet de loi de finances pour 1993 une disposition nouvelle actuellement à l'étude, visant à prendre en compte le temps passé en Algérie dans le calcul des droits à la retraite. »

Toujours très gentil avec les ministres des anciens combattants, je vais vous remettre la proposition de loi mise au point par les trois groupes de l'opposition. Je souhaite que cette mesure ne soit pas prise dans le cadre de la loi de finances mais, pour plus de solennité, par application de la loi du 21 novembre 1973 aux anciens d'Afrique du Nord.

Merci de votre réponse positive !

M. François Rochebloine. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député Brocard, j'entends poursuivre avec dynamisme l'action entreprise depuis bientôt un an en faveur des anciens d'Afrique du Nord afin de prendre en compte les épreuves qui ont été les leurs : révision des dispositions concernant la pathologie, extension de l'attribution de la carte du combattant, dispositions concernant la retraite.

M. François Rochebloine. Ce n'est pas la question !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Une des principales revendications des associations et de leur réunion, qu'on appelle le Front uni, concernait une catégorie très méritante et digne d'intérêt : les chômeurs de longue durée en fin de droits. Vous savez que le fonds de solidarité a répondu en partie à cette préoccupation.

Reste la question que vous me posez et que je crois avoir été le premier à évoquer, celle de la prise en compte du temps passé en Afrique du Nord pour l'anticipation du départ à la retraite des anciens combattants de cette génération pourvus d'un emploi, ce qui, fort heureusement, est le cas de la plupart d'entre eux.

Je vous indique clairement que cela figure dans mes intentions, car il ne s'agirait que de l'extension de ce qui a été fait, notamment par la loi de 1973, pour les combattants du deuxième conflit mondial.

Certes, il peut y avoir des étapes. Certes, il est nécessaire d'exiger que le seuil des trente-sept annuités et demie, c'est-à-dire le cursus complet d'une activité professionnelle, soit atteint. Et peut-être y aura-t-il d'autres conditions, car il ne faut pas se dissimuler qu'il s'agit d'une mesure dont les conséquences budgétaires seront assez lourdes. Mais, avec le concours du Parlement, je compte bien avancer dans la recherche d'une solution permettant de prendre en compte le temps passé en Algérie au-delà de la période légale.

J'ajouterai une dernière condition : que tout départ à la retraite anticipé se double de l'embauche d'un jeune ou d'un chômeur. Ainsi aurons-nous rempli deux objectifs : un objectif de réparation pour les anciens d'Afrique du Nord, un objectif social en favorisant la création d'emplois, qui est, vous le savez, une préoccupation essentielle du Premier ministre et du Gouvernement.

M. François Rochebloine. Mais quand, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le président. Je vous rappelle, mes chers collègues, que le temps global de chaque groupe est minuté.

La parole est à M. Charles Ehrmann.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le secrétaire d'Etat, en mai-juin 1940, les armées françaises du Nord et de l'Est reculaient rapidement, laissant 1 500 000 soldats prisonniers. Le 10 juin, l'Italie déclarait la guerre à la France. L'armée des Alpes, forte de 75 000 hommes et dotée d'un matériel ancien – le bataillon de chars des troupes coloniales auquel j'appartenais avait des chars Renault de 1917 – tenait tête à 350 000 soldats italiens et ne reculait pas.

Ces soldats au moral élevé n'ont pas reçu la carte du combattant.

Au moment, vous le disiez hier, où le Gouvernement vient d'attribuer 900 000 cartes d'anciens combattants aux soldats français engagés en Algérie de 1954 à 1962 et s'apprête à en augmenter le nombre, ne pensez-vous pas que les soldats de l'armée des Alpes, l'armée invaincue, mériterait que l'on s'occupât d'eux ?

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur Ehrmann, le sort des anciens combattants de l'armée des Alpes me préoccupe. Je suis bien documenté ; j'ai lu récemment un livre remarquable qui leur est consacré.

Il s'agit en effet – et c'est une exception en 1940 – de soldats victorieux. Mais parce que qu'ils n'ont pas combattu pendant une période suffisamment longue, ils ne remplissent pas les critères exigés pour l'attribution de la carte du combattant, critères définis à l'issue du premier conflit mondial.

La bonne tenue de l'armée des Alpes, grâce à des soldats tels que vous, ne doit pas faire oublier que les autres soldats français, ceux qui ont été vaincus sur les autres fronts, ont manifesté, eux aussi, beaucoup de courage. Et si le sort final leur a été défavorable, c'est le plus souvent en raison de causes qu'ils ne pouvaient maîtriser. Mais je crois qu'ils n'étaient pas moins valeureux que ceux de 1914.

Il n'est donc pas question d'opposer les combattants de l'armée des Alpes aux autres combattants du front de 1940 ou à ceux de la troisième génération du feu. Mais il est vrai qu'il y a une sorte d'injustice à leur égard puisqu'ils se sont vu refuser pour la plupart la carte du combattant.

Aussi ai-je le plaisir de vous annoncer le dépôt d'un projet de loi portant notamment sur la modification des critères d'attribution de la carte du combattant et visant à établir une stricte équité dans les conditions de sa délivrance. Ce n'est pas, en effet, la seule catégorie qui en soit privée. Et vous savez que les conditions de la guerre ont beaucoup changé. Déjà la Seconde Guerre mondiale ne ressemblait pas à la Première, les guerres suivantes encore moins, et que dire de la guerre du Golfe ? Nous devons donc réviser ces critères.

J'espère qu'en collaboration avec le Parlement, nous pourrons définir dans ce texte les conditions nouvelles qui permettront aux combattants de l'armée des Alpes de recevoir réparation.

M. Alain Bonnet. Très bonne réponse !

M. Charles Ehrmann. Merci pour eux, monsieur le secrétaire d'Etat !

M. le président. Le temps imparti au groupe U.D.F. est écoulé. Sa dernière question devra donc être très brève, de même que la réponse.

La parole est à M. Jean Brocard.

M. Jean Brocard. Merci de votre bienveillance, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'Etat, n'êtes-vous pas fatigué d'avoir contre vous la juridiction administrative, qui, régulièrement, vous déboute, s'agissant de l'attribution de la carte de déporté politique aux militaires prisonniers des Japonais de mars à septembre 1945 ?

J'ai beaucoup insisté à ce sujet auprès de vos services et je vous ai posé une question écrite en avril. Vous avez à votre disposition une loi et une instruction d'application du 22 janvier 1951 qui dresse la liste des camps retenus : Hoah Binh, Nam Dinh, Vinh, etc. Il suffit donc que vous signiez une instruction ministérielle pour que les quelque 400 ou 500 militaires concernés encore en vie aient le droit à la carte de déporté politique.

Signez vite et vous nous ferez plaisir ! Je parle en tant qu'ancien d'Indochine. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République, et de l'Union du centre et du groupe socialiste.)*

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur Brocard, vous avez raison d'évoquer ce cas douloureux, tant il est vrai que la politique que je conduis vise à apporter réparation à des situations particulières qui n'ont pu être traitées jusqu'à présent. Les anciens d'Hoah Binh ont vécu dans des conditions atroces. Le camp a d'ailleurs été classé camp de déportation.

Cette affaire, je le reconnais avec vous, n'a que trop duré. Aussi ai-je demandé à mes services d'y mettre fin une fois pour toutes, en préparant une instruction claire et précise, afin que justice soit enfin rendue à tous ceux qui ont souffert les outrages et les tortures dans l'enfer du camp d'Hoah Binh. Je rends hommage à leur courage. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. le président. Nous passons aux questions du groupe socialiste, qui dispose de vingt et une minutes pour six inscrits. Ces deux chiffres rendent toute recommandation superflue...

La parole est à M. Jean Laurain.

M. Jean Laurain. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur une catégorie de victimes du nazisme en Alsace-Moselle, les « RAD » enrôlés dans le *Reichsarbeitsdienst*, c'est-à-dire les jeunes gens et les jeunes filles incorporés de force dans le service allemand du travail avant d'être versés soit dans la Wehrmacht, soit dans les formations paramilitaires.

Ces personnes ne peuvent obtenir le titre d'incorporé de force dans les formations paramilitaires, et par conséquent bénéficier d'une indemnisation allemande, parce que leur cas tombe sous le coup de l'arrêt Kocher, qui exige d'avoir été « engagé dans des combats » sous commandement militaire. La plupart d'entre elles, en effet, ont été sous commandement militaire, mais n'ont pas été engagées dans des combats au sens strict.

Je vous remercie d'avoir récemment envoyé une lettre au directeur interdépartemental de Strasbourg pour l'inviter à étudier ces cas avec le maximum de bienveillance. Mais l'on ne parviendra pas à régler entièrement ce problème si l'on n'interprète pas l'arrêt Kocher de manière plus large et plus souple, mais aussi plus objective, en donnant aux mots « engagé dans des combats » le sens de « engagé dans des zones de combat ».

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, nous passons sans transition à une autre de ces catégories minoritaires que le sort semble avoir oubliées. La guerre est cruelle et, lorsqu'elles sont peu nombreuses, les victimes de telle ou telle situation risquent de ne pas obtenir réparation. Il en va certainement ainsi du cas, très sensible en Alsace-Lorraine, des RAD, ces incorporés de force dans les formations paramilitaires allemandes.

Comme vous le rappelez, l'arrêt Kocher du Conseil d'Etat exclut les RAD du bénéfice du certificat d'incorporé de force dans l'armée allemande, et donc de l'indemnisation que verse la fondation d'entente franco-allemande, car ils ne remplissent pas nécessairement les deux conditions exigées par le Conseil d'Etat, à savoir le placement sous commandement militaire et la participation à des combats.

Cependant, une circulaire d'application du 8 avril 1985 a permis de privilégier des catégories de personnes incorporées dans certaines formations paramilitaires. Elles bénéficient des mêmes conditions d'examen des demandes de reconnaissance d'incorporé de force et de carte du combattant que les incorporés de force proprement dits, ceux qu'on appelle les « malgré-nous », qui, eux, ont droit à l'indemnisation. Cela signifie que la production de leur certificat d'incorporation dans les formations visées vaut preuve et qu'aucune autre preuve n'est exigée d'elles.

Comme l'application de ces dispositions a suscité quelques réticences, j'ai moi-même, au début de cette année, donné des instructions précises à mes services pour que tous ceux, hommes et femmes, qui ont été incorporés dans ces formations reçoivent, sans autre preuve à apporter, le certificat d'incorporé de force. De la même façon, les personnes incorporées dans les formations annexes – je ne les cite pas, car leur appellation en langue allemande est très technique, mais vous les connaissez bien – recevront elles aussi le certificat d'incorporation de force. Un pas en avant a donc été accompli vers la reconnaissance de ce statut. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Lagorce.

M. Pierre Lagorce. Monsieur le secrétaire d'Etat, je veux appeler votre attention sur une catégorie de vos ressortissants, bien oubliée aujourd'hui, celle des réfractaires au S.T.O. pendant l'occupation de la France de 1940 à 1945. La reconnaissance de la nation leur a pourtant été explicitement accordée, tout au moins à ceux d'entre eux qui possèdent le statut de réfractaire tel que défini par la loi du 22 août 1950, dont l'article 14 dispose que « le réfractaire a droit à tous les avantages d'ordre social mis à la disposition des ressortissants combattants, prisonniers et déportés... »

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais être certain que les réfractaires bénéficient bien, actuellement, de ces avantages sociaux, tels que la retraite mutuelle du combattant et l'attribution de la demi-part supplémentaire au titre de l'impôt sur le revenu à partir de soixante-quinze ans. C'est pour le savoir que je me suis permis de vous interroger.

Si des dispositions législatives s'avéraient nécessaires pour que les réfractaires bénéficient, effectivement et sans réserves, de ces avantages sociaux, je serais tout prêt à déposer une proposition de loi en ce sens.

M. Alain Bonnet. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, vous me faites part du souhait des anciens réfractaires au service obligatoire du travail d'obtenir le statut de combattant et de bénéficier des avantages y afférents.

Il est difficile d'accéder à ce vœu. En effet, si les membres des catégories que l'on a déjà citées ont participé à des combats, certains réfractaires, même s'ils se sont soustraits à l'obligation, imposée par les autorités allemandes, d'aller travailler en Allemagne ou sur le mur de l'Atlantique n'ont pas combattu pour autant, n'ayant pas toujours rejoint les rangs de la Résistance. Dès lors, il est difficile de leur appliquer une législation et une réglementation qui assimilent les intéressés à des combattants.

En revanche, les réfractaires qui ont rejoint les forces françaises ou alliées, ou encore la Résistance, bénéficient de la législation relative à la carte du combattant...

M. Jean-Paul Charié. Cela est normal !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. ... et, le cas échéant, de la carte de combattant volontaire de la Résistance.

Néanmoins, comme il s'agit de personnes qui se sont soustraites à une obligation – elles se sont d'ailleurs organisées en un groupement distinct de réfractaires maquisards – le mérite des réfractaires au service obligatoire du travail a été reconnu par la création d'un statut particulier en leur faveur en 1950, lequel statut permet de prendre en compte la réparation des préjudices physiques qu'ils ont subis du fait du réfractariat. Ils sont indemnisés comme les victimes civiles de guerre et la durée de leur période de réfractariat est prise en compte dans le calcul des retraites, même si elle est parfois assez difficile à établir lorsqu'ont disparu les personnes qui les ont hébergés à cette époque.

Cela débouche d'ailleurs parfois sur une situation paradoxale, que j'ai relevée il y a bien longtemps, lorsque le temps de la retraite est venu. En effet, alors que ceux qui se sont soumis au S.T.O. sont classés, répertoriés et n'ont pas de difficultés à obtenir leur retraite, ceux qui ont été cachés dans des fermes ou ailleurs doivent en apporter la preuve de la part de ceux qui les ont hébergés.

Néanmoins la pratique est assez souple en ce domaine et leur temps de réfractariat est généralement pris en compte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Mes chers collègues, je vous indique que la moitié du temps imparti au groupe socialiste à été utilisé pour deux orateurs, alors que six questions sont prévues.

La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. M. le Premier ministre a annoncé récemment des mesures très intéressantes pour les 900 000 chômeurs de longue durée. Depuis fort longtemps, nos amis anciens combattants d'Afrique du Nord, dont 35 000 environ sont chômeurs de longue durée, souhaiteraient pouvoir bénéficier d'une retraite anticipée à l'âge de cinquante-cinq ans. Nous vous avons saisis de cette question, vous et vos prédécesseurs, à de multiples reprises par différents courriers.

Hier, dans le cadre des questions au Gouvernement, vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, répondu à plusieurs questions sur le sujet. Je désire ardemment que vous puissiez faire bénéficier les anciens d'A.F.N. du nouveau dispositif annoncé par M. Pierre Bérégovoy puisque, comme vous l'avez dit hier, « une piste est à creuser ensemble ». Merci d'avance de votre réponse. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. François Rochebloine. Très bonne question !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, j'ai déjà répondu partiellement à votre demande. En effet les anciens combattants d'Algérie qui font partie des 900 000 chômeurs de longue durée et qui sont âgés de plus de cinquante-sept ans recevront, dès le mois de juillet, une somme leur permettant de bénéficier d'au moins 3 700 francs de ressources par mois. Ainsi, ceux qui perçoivent le R.M.I., recevront la différence, c'est-à-dire entre 1 300 et 1 500 francs. Cela constitue un premier pas.

Pour l'avenir, on peut imaginer une amélioration de cette situation soit par un abaissement de la limite d'âge, soit par un accroissement de la somme perçue. Il est également possible, dans le cadre de la lutte opiniâtre que nous menons contre le chômage – nous nous plaçons sur un autre registre –, de permettre à ceux qui ont combattu en Algérie, et qui, âgés de moins de soixante ans, ont cependant cotisé pendant au moins trente-sept ans et demi, d'anticiper leur départ à la retraite du temps passé en Algérie.

C'est en agissant dans ces deux directions – amélioration des procédures du fonds de solidarité, d'une part, extension de la loi de 1973 et prise en compte du temps passé en Algérie pour avancer l'âge de la retraite, d'autre part – que l'on pourra résoudre une partie des problèmes des anciens combattants d'Algérie tout en luttant contre le chômage de façon efficace. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Alain Bonnet. Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. Claude Miqueu.

M. Claude Miqueu. Le conseil d'administration de la caisse nationale mutualiste de la FNACA demande qu'un délai de dix ans soit accordé à compter de la délivrance de la carte du combattant pour permettre aux intéressés de se constituer une retraite mutualiste avec participation de l'Etat de 25 p. 100.

La forclusion pour les titulaires de la carte du combattant pour se constituer cette retraite mutualiste avec participation de l'Etat interviendrait le 31 décembre 1992. Des modifications apportées aux conditions d'attribution de la carte du combattant risquent ainsi de pénaliser les anciens combattants en Afrique du Nord qui obtiendraient leur carte après cette échéance.

La décision d'accorder un délai de dix ans à compter de la délivrance de la carte mettrait sur un pied d'égalité tous les anciens combattants d'Afrique du Nord.

Monsieur le secrétaire d'Etat, selon quelle méthode et quel calendrier envisagez-vous d'instruire cette demande de constitution d'une retraite mutualiste dans les conditions que je viens d'évoquer ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, par le décret du 26 juin 1990, le Gouvernement a souhaité clore le débat sur le délai nécessaire à la constitution d'une retraite mutualiste majorée de 25 p. 100 par l'Etat. Ainsi la fin de ce délai a été repoussée au 1er janvier 1993, soit dix ans après le dernier texte législatif ayant fixé les conditions d'attribution de la carte du combattant pour les anciens d'Afrique du Nord.

Toutefois, je suis intervenu auprès de mon collègue ayant en charge les affaires sociales afin que soit prévu un délai de dix ans à compter de l'attribution individuelle de la carte du combattant. De plus, si les conditions d'attribution de la carte du combattant venaient à être modifiées, il me paraîtrait normal que le terme de ce délai soit repoussé.

S'agissant du montant du plafond majorable par l'Etat, je vous rappelle qu'à ma demande la loi de finances pour 1992 a prévu un crédit de 5 millions de francs en vue d'augmenter le plafond de la retraite mutualiste. Un décret du 12 février 1992 a fixé le nouveau plafond à 6 200 francs, soit une augmentation de 300 francs. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. François Rochebloine. Vous espériez obtenir un plafond de 6 400 francs !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. On n'est jamais parfait !

M. le président. La parole est à M. Bernard Schreiner. *(Yvelines.)*

M. Bernard Schreiner ***(Yvelines).*** Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons reçu hier une délégation de la FNACA.

Faisant partie de la génération qui a combattu en Algérie, j'ai été particulièrement touché par l'une de ses observations. Elle n'est pas d'ordre financier.

Ceux qui ont combattu en Algérie souhaitent que l'on reconnaisse qu'ils étaient là-bas non pour assurer une simple opération de maintien de l'ordre, mais pour participer à des opérations de guerre au nom de la France. Comment, en effet, justifier ces 30 000 morts, ces plusieurs dizaines de milliers de blessés et toutes les souffrances endurées par les uns et par les autres, comment expliquer la signature à Evian d'un cessez-le-feu le 18 mars 1962 s'il n'y avait pas eu réellement la guerre entre deux parties qui ont ensuite négocié ?

M. Alain Calmat. Absolument !

M. Bernard Schreiner ***(Yvelines).*** Vous êtes un excellent historien, monsieur le secrétaire d'Etat ; vous nous l'avez souvent prouvé et nos bibliothèques en conservent la mémoire. Vous savez que l'histoire gardera de cette période douloureuse de notre pays l'idée forte que les « événements » étaient bien une véritable guerre. Comptez-vous reconnaître rapidement qu'il s'agissait d'un véritable état de guerre ? *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, si cette revendication concernant la terminologie – en clair, l'adoption du mot « guerre » pour qualifier les événements d'Algérie – n'a pas encore abouti, c'est sans doute parce qu'un immense non-dit doublé d'une sorte de mauvaise conscience pèse sur cette période d'une dizaine d'années et sur les jeunes qui ont été envoyés là-bas. D'une certaine façon, le même trouble, évoqué tout à l'heure, étreint une autre génération d'une période qui s'éloigne de nous, celle des combattants de 1940.

En tant qu'historien, je pense que nous devons examiner les événements d'un œil lucide. Je prétends ainsi que, placés dans les conditions qu'ils ont connues, ceux de 1940 ne pouvaient qu'accepter la capitulation qu'on leur a imposée. De même, les jeunes gens qui ont répondu à l'appel des gouvernements d'alors pour aller combattre en Algérie ont fait leur devoir. Il est temps, aujourd'hui, de soulever la chape du non-dit, de libérer cette génération des tabous. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Si cela passe par une modification dans la terminologie, je le veux bien. Le processus me semble commencé. Le titre même du film de Bertrand Tavernier, que j'évoquais hier, *La guerre sans nom*, en témoigne puisque le mot « guerre » a été choisi, de préférence à des termes plus pudiques comme « événements » ou « conflit ». Il correspond sans doute mieux à ce qui s'est passé.

Je m'efforce d'avoir cette attitude et de faire partager mon sentiment qu'il faut libérer non seulement cette génération, mais aussi la nation tout entière, d'une sorte de mauvaise conscience, afin que l'on reconnaisse enfin un jour ce conflit pour ce qu'il était, c'est-à-dire une guerre de décolonisation, qui a commencé par des opérations de maintien de l'ordre avant de se transformer en un véritable conflit armé.

M. le président. La parole est à M. Jean Laurain, très rapidement.

M. Jean Laurain. Ma question sera très brève.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quand se réunira la commission tripartite...

M. François Rochebloine et M. Jean Brocard. Ah !

M. Jean Laurain. ... chargée de donner son avis sur la nouvelle valeur du point au 1er janvier 1992 ? Vous savez, en effet, que cette décision a des conséquences sur les pensions, lesquelles n'ont pas bénéficié de la répercussion de la hausse des traitements intervenus le 1er février 1992.

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. La commission tripartite se réunira à la mi-juin pour donner son avis sur la nouvelle valeur du point au 1er janvier 1992. J'aurais aimé pouvoir la réunir plus tôt, mais nous n'avons plus beaucoup de temps à attendre.

M. Jean Brocard. Nous serons à Versailles !

M. le président. Je vous félicite, messieurs, car vous n'avez pas tout à fait épuisé le temps imparti au groupe socialiste.

Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République, qui dispose de treize minutes.

La parole est à M. Jean-Paul Charié.

M. Jean-Paul Charié. Je tiens à remercier le groupe du Rassemblement pour la République de m'avoir laissé tout son temps aujourd'hui.

Je suis né en 1952. Par conséquent, je n'ai connu ni la Seconde Guerre mondiale ni la guerre d'Algérie.

M. Claude Miqueu. Et mai 68 ?

M. Jean-Paul Charié. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous respecte et je tiens à l'exprimer.

Je suis très ému d'être un député qui vit en paix, dans un pays en paix, profondément démocratique, grâce à ce qu'ont fait mes parents et les anciens combattants.

Une marche de la FNACA est passée dans le département du Loiret. Je suis content d'être un de ceux qui, dans cette enceinte, rend hommage à son travail et se fait l'écho de ses préoccupations. D'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déjà répondu à des questions sur certaines d'entre elles.

J'en viens à ma première question.

Vous venez d'évoquer la possibilité d'accorder une retraite anticipée à partir de cinquante-cinq ans à ceux qui se sont battus pour notre pays en Afrique du Nord et qui sont aujourd'hui au chômage. Grâce aux interventions faites par des collègues de tous les groupes – elles ont aussi pour but, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous donner davantage de poids au sein du Gouvernement – vous avez pu faire accepter quelques propositions. Néanmoins deux points restent encore en litige : le problème de date et le fait que vous liez cette mesure à – je reprends vos termes – « un appel à l'emploi ».

En effet, si vous avez annoncé votre intention d'accorder une retraite anticipée aux anciens combattants d'Algérie actuellement au chômage, vous avez précisé que cette disposition devait être liée – je reprends les propos que vous avez tenus il y a un quart d'heure – à un encouragement à l'emploi. Cela sous-entend que vous voulez bien donner d'un côté, mais qu'il faut, d'un autre côté, que cela débouche sur des créations d'emplois.

Pourquoi établir ce lien, monsieur le secrétaire d'Etat ? Nous sommes tous, ici, très attachés à la création d'emplois en France mais, même s'il est important, il s'agit d'un autre débat. Je suis certes heureux que vous placiez la reconnaissance de notre pays à l'égard des anciens combattants au même niveau que la solidarité vis-à-vis des chômeurs. Toutefois, les deux sujets n'ont pas à être liés par la mesure annoncée.

Pouvez-vous nous éclairer sur la manière dont vous pensez établir cette liaison ?

M. François Rochebloine. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur Charié, les mesures de réparation en faveur des anciens combattants d'Afrique du Nord procèdent de deux démarches parallèles.

Premièrement, il s'agit, comme le réclament depuis longtemps, notamment le Front uni et l'association que vous avez citée, de permettre aux anciens d'A.F.N., âgés de plus de cinquante-cinq ans et chômeurs en fin de droits, de prendre leur retraite anticipée. Nous n'avons pas pu répondre entièrement à ce vœu. Mais nous avons pu, grâce au soutien du Parlement, faire en sorte qu'aucun ancien combattant, non pas au-delà de cinquante-cinq ans cette année, mais au-delà de cinquante-sept ans, ne vive en état d'indignité. Ainsi, à partir du 1er juillet, les intéressés disposeront au minimum de 3 700 francs par mois grâce au fonds de solidarité, qui sera maintenu dans les prochains exercices budgétaires et, j'espère, amplifié. Cette mesure fait partie de notre œuvre de solidarité.

Deuxièmement – et cette voie n'est pas contradictoire avec la première, bien qu'elle ne soit pas tout à fait de la même nature – les anciens combattants d'A.F.N., qui aujourd'hui comptent au moins trente-sept annuités et demie de travail pourraient anticiper leur retraite du temps passé en Algérie. Cette mesure s'inscrit dans l'objectif général du Gouvernement de réduire le nombre des chômeurs. En réalité, il s'agit de l'extension d'une loi antérieure en faveur des combattants de la Seconde Guerre mondiale.

Je vous l'indique, ce n'est pas encore un projet de loi ; c'est une des propositions que je compte faire. On pourrait même assortir cette possibilité de retraite anticipée d'une condition qui serait une création effective d'emploi pour un jeune ou un moins jeune.

A n'en pas douter, ces mesures constitueraient, d'une part, une réparation pour les anciens d'A.F.N. et, d'autre part, pèseraient sur le chômage.

M. François Rochebloine. Elle n'ont pas à être liées !

M. Jean Brocard. Cela n'a rien à voir !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Charié.

M. Jean-Paul Charié. Monsieur le président, chers collègues, ces questions-crible ont un grand intérêt : la preuve, vous venez, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous expliquer un peu plus.

J'aurais bien des objections à faire sur vos propositions, car les expériences des gouvernements socialistes ont montré que les départs à la retraite anticipée ne se traduisent pas par des créations d'emplois, mais je ne veux pas aujourd'hui entrer dans ce débat. Toutefois, monsieur le secrétaire d'Etat,

www.luratech.com

si votre proposition devait aboutir à une loi, il ne saurait pour nous être question d'obliger ces anciens combattants à partir. En effet, compte tenu du montant de leur retraite, ils peuvent encore, à cinquante-cinq ans, avoir envie de travailler. Le départ anticipé ne doit être qu'une possibilité offerte au titre de la reconnaissance de la nation.

J'en viens à une autre question. Le délai de forclusion pour l'obtention de la retraite mutualiste du combattant a été repoussé à la fin de cette année civile. Parallèlement, une procédure de révision des critères d'attribution de la carte du combattant doit être prochainement mise en œuvre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ne serait-il pas plus judicieux qu'une loi règle de façon pérenne et définitive cette irritante question sans qu'il soit nécessaire de légiférer quasiment chaque année ?

M. François Rochebloine. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, il faut que les choses soient claires. On ne peut pas à la fois – sauf à se contredire – demander réparation pour les anciens d'A.F.N. et les obliger à partir à cinquante-cinq ans. Personne ne les oblige !

M. Jean-Paul Charié. Vous parlez des chômeurs !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Une telle mesure prise en faveur des anciens combattants d'Afrique du Nord qui sont encore au travail ne saurait empêcher ceux qui le veulent d'aller jusqu'à soixante ans. Je rappelle d'ailleurs que la loi instituant la retraite à soixante ans est elle-même assortie du volontariat.

M. Jean-Paul Charié. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Cela étant, j'observe que votre souci des intérêts des anciens combattants n'est pas assorti d'une prise en considération de la situation de millions de chômeurs en France ! Il faut partir du concret. Vous recevez sans doute, comme moi, des anciens combattants qui viennent me dire : « J'ai cinquante-neuf ans et quarante ans ou quarante-deux ans de vie professionnelle ; je suis fatigué ; je voudrais partir. Si je partais, il y aurait sans doute un jeune qui prendrait ma place dans l'usine ». Pour moi, c'est un sentiment légitime, et si la loi permet d'y répondre, ce sera positif.

M. Alain Bonnet. Certes !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Il faut lier les deux objectifs, conformément aux intentions exprimées par le Premier ministre.

M. Jean-Paul Charié. Je parlais des chômeurs en fin de droits !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. En faveur des chômeurs en fin de droits, nous avons déjà créé le fonds de solidarité. Il n'est pas parfait ; il doit, sans doute, être amélioré, mais il constitue un progrès important.

S'agissant de l'attribution de la carte du combattant, nous avons pris des dispositions, qui sont en cours d'exécution, pour en élargir les conditions. Je m'en expliquerai plus longuement tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Charié.

M. Jean-Paul Charié. Monsieur le secrétaire d'Etat, oublions le débat que nous venons d'avoir.

Ma question était très claire. Ne serait-il pas préférable qu'un projet de loi règle de façon pérenne et définitive la question de la retraite mutualiste ?

M. François Rochebloine. Et le problème du point !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, ce n'est pas ma faute si les délais sont reportés d'une année sur l'autre. Jusqu'à présent ils ont toujours été reportés. Nous en sommes au total, je crois, à dix-neuf ans.

Je propose – et cela va dans votre sens – qu'à partir du moment où la carte du combattant sera obtenue s'ouvre un délai de dix années pendant lesquelles l'ancien combattant pourra se constituer une retraite mutualiste.

M. François Rochebloine. C'est ce qui se fait !

M. Jean Brocard. Cinq ans !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. On peut proposer quinze ans, vingt ans, l'éternité ! Si, dans ce délai de dix ans, l'ancien combattant ne constitue pas sa retraite, alors que les associations sont là pour le lui rappeler, nos successeurs seront encore confrontés à cet éternel problème des levées de forclusion pour rouvrir les droits en faveur des oublieux ou des négligents.

L'intention du Gouvernement n'est pas d'exclure les anciens combattants titulaires de la carte du droit de se constituer une retraite mutualiste. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

M. le président. Pour le groupe de l'Union du centre, la parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Monsieur le secrétaire d'Etat, avant de poser ma question, permettez-moi de revenir un instant sur la constitution d'une retraite mutualiste.

Vous avez dit : « Je propose ». C'est très bien de proposer ! Nous espérons voir prochainement la réalisation ! En effet, les dix années donneraient entière – je dis bien « entière » – satisfaction au monde des anciens combattants.

L'un de nos collègues, monsieur le secrétaire d'Etat, a posé une question sur l'utilisation du mot « guerre » à propos de l'Algérie. J'ai constaté qu'aucun de nos collègues n'avait applaudi votre réponse. Que l'opposition n'applaudisse pas, on peut le comprendre, mais que la majorité relative de cette assemblée n'applaudisse pas non plus, on comprend moins !

M. Alain Bonnet. Vous avez mal vu !

M. François Rochebloine. Je vous rappelle que, lors de sa rencontre le 6 avril dernier avec le Front uni, le Président de la République, François Mitterrand, a estimé que l'utilisation du mot « guerre » pour ce conflit d'Afrique du Nord lui paraissait raisonnable.

Partagez-vous son sentiment et être-vous décidé à utiliser ce mot, ce qui permettrait d'apporter une solution aux problèmes que vos prédécesseurs n'ont pu résoudre parce qu'ils ne considéraient par le conflit d'Afrique du Nord comme une guerre ?

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, je croyais pourtant m'être bien fait entendre tout à l'heure !

Pour moi, l'essentiel est de reconnaître l'éminente dignité et les droits des combattants des conflits contemporains : la Seconde Guerre mondiale et les guerres qui ont suivi, c'est-à-dire celles de la décolonisation.

Pour moi, l'essentiel est d'effacer tout complexe, d'écarter tout tabou, d'enlever cette dalle du non-dit qui pèse sur les consciences et qui empêche les anciens combattants d'évoquer ce que furent souvent leurs réelles épreuves.

M. Jean-Paul Charié. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Je m'y attache lorsque j'essaie d'améliorer le sort des plus démunis, de ceux qui sont chômeurs en fin de droits. Il n'est pas normal qu'une nation puisse laisser dans le dénuement des anciens combattants d'une guerre, quelle qu'elle soit. C'est ce que je fais avec les anciens d'Algérie.

Je le dis très nettement : si l'utilisation du mot guerre n'avait que des raisons purement utilitaires, j'aurais manqué à ma volonté et à ma mission. Il s'agit pour moi d'abord d'une reconnaissance morale –...

M. François Rochebloine. C'est vrai, mais pas seulement !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. ... je ne dirai pas d'une rédemption, car le terme est peut-être un peu excessif – et d'un rétablissement de la dignité. Je le dis aux anciens combattants : « Vous avez le droit d'affronter debout, les yeux ouverts, notre passé commun, celui de la nation, avec ses grandeurs, avec ses faiblesses, avec ses responsabilités. La nation française a une longue histoire, elle n'est pas faite que d'événements positifs, mais, globalement, c'est une belle et grande histoire. L'important est qu'elle soit connue. »

Dès lors qu'il n'y a pas d'objection, notamment de caractère diplomatique, il ne me gêne en rien de dire que ces événements ont été, de par leurs conséquences, une véritable guerre. D'ores et déjà, c'est dans cette perspective que je traite ses conséquences et vous pouvez d'ailleurs le constater vous-même. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et des groupes de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)*

M. Pierre Miquel. Les socialistes ont applaudi !

M. Claude Barande. Nous avons tous applaudi !

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

M. François Rochebloine. Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite revenir sur un sujet que vous avez déjà abordé en plusieurs occasions : le fonds de solidarité.

Je vous ai déjà interrogé le 28 novembre dernier à l'occasion de cette même séance des questions-crible. Vous déclariez : « Je souhaite, en effet, que les premiers versements soient effectués le 1er avril 1992 pour les anciens combattants d'Afrique du Nord, âgés de plus de cinquante-sept ans ». Vous précisiez en outre que le fonds de solidarité au S.M.I.C. permettrait d'atteindre un montant de ressources correspondant.

A une question d'actualité d'un de nos collègues, vous avez répondu le 29 avril que le montant ne serait plus que de 4 000 francs environ.

Hier, une autre question sur ce même sujet vous a été posée et vous n'avez plus parlé de 4 000 francs, mais de seulement 3 700 francs.

Je souhaite donc avoir quelques précisions, d'autant que le monde des anciens combattants émet certaines craintes.

Quels revenus seront pris en compte ? Les seuls revenus de l'ancien combattant ? Eventuellement les revenus de l'épouse ? La pension militaire d'invalidité de l'ancien combattant ?

Y aura-t-il effet rétroactif à compter du 1er avril 1992, comme vous l'aviez envisagé au départ ?

Qui seront les bénéficiaires de ce fonds de solidarité ? Tous les ressortissants de l'O.N.A.C. ? Leurs ayants droit ?

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, prévoyez-vous d'étendre ce fonds de solidarité et de l'inscrire dans la loi de finances, comme je l'avais souhaité lors du précédent débat budgétaire ? Je vous avais proposé de l'ouvrir à cinquante-six ans à partir du 1er janvier 1993 et à cinquante-cinq ans au 1er juillet 1993. Si vous aviez accepté, comme l'avait fait votre prédécesseur en faveur des veuves de guerre pour rattraper l'indice 500, j'aurais été prêt à demander à mon groupe de s'abstenir au moment du vote.

Le Parlement et le monde combattant sont aujourd'hui confrontés à de nombreuses questions ; nous attendons des réponses précises.

Cela dit, le problème de la retraite anticipée à cinquante-cinq ans pour les chômeurs en fin de droits n'est pas résolu pour autant. Je me permets en toute amitié, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous rappeler que vous êtes, vous-même, cosignataire de deux propositions de loi ouvrant la retraite anticipée à cinquante-cinq ans. Les prendre en compte revaloriserait le Parlement.

M. Jean-Paul Charié. Très bien !

M. François Rochebloine. Trop souvent, lorsque nous sommes dans l'opposition, nous signons des propositions de loi et, lorsque nous sommes dans la majorité, nous ne les appliquons pas. Demain, si nous sommes dans la majorité – et je suis persuadé que nous le serons... *(Rires sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jean-Paul Charié. Cela vous est bien arrivé !

M. François Rochebloine. ... nous devrons les prendre en compte.

M. Jean-Paul Charié. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, je vous remercie de me donner l'occasion de préciser mes propos.

Permettez-moi cependant de ne pas partager votre conviction – l'espoir fait vivre ! – de passer de l'opposition à la majorité. *(Sourires.)*

M. Alain Bonnet. Très bien !

M. Jean-Paul Charié. Cela vous est bien arrivé !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Ne croyez pas que les propositions de loi que nous signons lorsque nous sommes dans l'opposition perdent toute leur vertu lorsque nous devenons la majorité ou même lorsque nous accédons au Gouvernement.

Je me suis battu avec acharnement, et vous le savez, pour faire avancer la solution de ce problème. Elle a consisté non pas en un abaissement de l'âge de la retraite, mais à la création du fonds de solidarité. Il s'agit d'une étape importante, dont il faut reconnaître la réalité et les avantages.

M. François Rochebloine. C'est vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Vous me posez plusieurs questions : quelle sera la base de calcul ? Quel revenu sera pris en compte ? Je m'en tiens aux situations concrètes.

M. François Rochebloine. Nous les connaissons !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Dans les villages, les quartiers, les anciens d'Algérie qui aujourd'hui ont 2 200 francs de revenu mensuel, recevront du fonds 1 200 ou 1 300 francs. Voilà un résultat concret qui contribuera à changer leurs conditions d'existence et les aidera à sortir de leur état d'indignité. Cela dit, comme vous, je considère que c'est une somme insuffisante.

Quels revenus seront pris en compte ? Ceux déclarés au titre de l'I.R.P.P., au prorata du quotien familial.

A partir de quelle date ? Celle du dépôt du dossier de demande. Mais les offices départementaux ont depuis longtemps repéré ces situations concrètes et sont déjà saisis de nombreux dossiers.

M. François Rochebloine. Ce n'est pas du tout évident ! Renseignez-vous !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. L'allocation concernera tous les ressortissants de l'O.N.A.C., c'est-à-dire les titulaires de la carte du combattant ou du titre de Reconnaissance de la nation, soit la très grande majorité des anciens combattants d'Algérie.

M. François Rochebloine. Et leurs ayants droit ?

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Le fonds concerne les hommes qui se sont battus. L'étendre à leur descendance lui ferait perdre beaucoup de sa signification. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. François Rochebloine. Leur épouse, ce n'est pas leur descendance !

M. le président. La parole est à M. Daniel Le Meur.

M. Daniel Le Meur. Monsieur le secrétaire d'Etat, parce que je les pose en dernier, il est bien évident que mes questions risquent de recouper celles qui vous ont déjà été posées par certains de mes collègues de la majorité comme de l'opposition. Mais abondance de questions ne nuit pas !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. C'est la loi du genre !

M. Daniel Le Meur. J'espère que vous voudrez bien y répondre pour la énième fois.

Je voudrais revenir sur la question de l'état de guerre en Algérie. Mon collègue et ami Jean-Pierre Brard en a parlé hier ; moi-même j'avais soulevé ce problème dans une question d'actualité il y a quinze jours, mais vous n'y avez pas répondu. Il y a quelques instants, vous avez semblé dire qu'à vos yeux, il n'était par gênant de parler d'état de guerre en

Algérie et que vous agissiez comme s'il y avait véritablement guerre. Il y a donc encore un pas à franchir. J'espère que c'est très rapidement maintenant, trente ans après, que l'on reconnaîtra que les 3 millions d'appelés, dont 30 000 sont morts et plus de 300 000 ont été blessés, ont participé à une guerre en Algérie.

La retraite anticipée à cinquante-cinq ans pour les chômeurs en fin de droits et pour les pensionnés à plus de 60 p. 100 a fait l'objet de plusieurs questions auxquelles vous avez apporté des réponses. Les délégations que nous avons reçues hier, notamment celle de la F.N.A.C.A., considèrent, et elles ont insisté sur ce point, cette allocation de solidarité comme une avancée, mais tout à fait insuffisante et elles réaffirment avec force la nécessité d'accorder la retraite anticipée à cinquante-cinq ans aussi bien pour les chômeurs en fin de droits que pour les pensionnés à plus de 60 p. 100. Vous avez tout à l'heure partiellement répondu à cette question. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'y répondre totalement.

S'agissant de la carte d'ancien combattant, vous avez déclaré à plusieurs reprises que vous étiez d'accord pour l'attribuer à ceux qui ont participé à des opérations dans les mêmes zones que la gendarmerie dont les membres ont obtenu la carte. A quel moment cette décision sera-t-elle rendue effective ?

Par ailleurs, j'ai cru comprendre que vous étiez d'accord pour qu'un délai de dix ans soit accordé aux attributaires de la carte de combattant pour faire valoir tous les droits auxquels ils peuvent prétendre. Pouvez-vous me le confirmer ?

M. Jean Brocard et M. François Rochebloine. Très bien !

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

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur Le Meur, je préfère consacrer mes efforts à résoudre les problèmes réels, concrets des anciens combattants d'Algérie sans que soit réglé le problème de terminologie sur la nature du conflit plutôt que de me lancer dans une bataille sémantique sur la question de savoir s'il faut parler de conflit, de guerre ou d'événements d'Algérie. Cela me paraît plus important, d'autant que ce problème de terminologie trouvera tout naturellement sa solution : on reconnaîtra un jour dans les manuels, comme c'est déjà le cas dans le langage commun, qu'il s'agissait bien d'une guerre.

Mais la revendication du mot « guerre » cache peut-être une série d'autres revendications comme dans le vieux conflit sur le titre de déporté du travail. Vous êtes pour l'appellation « déportés du travail » ; nous pensons au contraire qu'il faut réserver le titre de déportés à ceux qui, ayant combattu politiquement l'ennemi nazi, ont été arrachés à leur famille et envoyés dans des camps d'internement ou d'extermination, parce qu'il y a une différence. Derrière les mots, il y a parfois des questions non dites.

Je crois pouvoir affirmer qu'un jour prochain, on appellera, dans les textes aussi, les événements que l'on sait « guerre d'Algérie ».

Mais l'essentiel est de prendre des mesures concrètes. Le fonds de solidarité, vous l'avez reconnu vous-même, la F.N.A.C.A. aussi dont j'ai reçu le bureau hier, constitue une avancée sensible. Je regrette d'ailleurs que votre groupe se soit abstenu sur ce sujet ; il aurait dû lui apporter ses voix. J'espère que vous aurez l'occasion de réparer cette erreur lorsque nous améliorerons le fonds de solidarité et ses commissions d'attribution.

M. Jean-Paul Charié. La prochaine fois, il n'y aura plus de communistes !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Vous m'avez enfin interrogé sur le délai de forclusion. Je crois avoir répondu : je suis favorable à un délai de dix ans à partir de la reconnaissance du titre de combattant pour constituer un dossier de retraite mutualiste. Mais vous verrez, si vous êtes encore parlementaire, qu'il y aura encore des oublis et que quelqu'un, dans neuf ans, se lèvera pour demander s'il n'est pas possible de repousser la date de forclusion. Si nous sommes encore là, je vous le rappellerai car j'ai une bonne mémoire !

M. Jean Brocard. Vous ne serez plus là !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur Brocard, on ne sait jamais !

M. François Rochebloine. On peut toujours rêver !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Quant à la carte du combattant d'Algérie et à son extension, je l'ai indiqué hier ici-même, une étude a été lancée pour délimiter des zones tests comparatives entre les unités de gendarmerie et les bataillons d'appelés. Cette étude est aujourd'hui terminée. Nous allons pouvoir passer à la phase suivante, c'est-à-dire la prise en compte des droits de ceux qui n'ont pas obtenu la carte du combattant alors qu'ils se trouvaient au voisinage d'unités de gendarmerie qui, elles, l'ont obtenue, ce qui correspond bien en fait à une extension de l'attribution de la carte du combattant. Je ne peux pas vous en dire plus.

Je finirai cette séance de questions cribles en faisant un constat d'évidence : de grands progrès, notamment en faveur des anciens d'Afrique du Nord auxquels nous nous sommes beaucoup intéressés cet après-midi, ont été accomplis depuis onze mois.

M. François Rochebloine. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Nous avons terminé les questions à M. Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Je vais suspendre la séance, à regret.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures trente-cinq sous la présidence de M. Claude Bartolone.)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BARTOLONE, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

OPPOSITION A UNE DEMANDE D'EXAMEN SELON LA PROCÉDURE D'ADOPTION SIMPLIFIÉE

M. le président. J'informe l'Assemblée que le président du groupe communiste a fait opposition à l'examen selon la procédure d'adoption simplifiée de la convention de sécurité sociale France-Turquie (n° 2536).

En conséquence, l'examen de ce projet, inscrit à l'ordre du jour du vendredi 15 mai 1992, ne donnera pas lieu à l'application de cette procédure.

M. Bernard Pons. Dont acte !

3

RÉGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes (nos 2613, 2635).

Hier après-midi, l'Assemblée a rejeté la question préalable.

www.luratech.com

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Ambroise Guellec, premier orateur inscrit.

M. Ambroise Guellec. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, c'est un lieu commun de souligner la place des ports français dans les échanges économiques de notre pays. Ainsi, en dépit d'une régression relative au cours des dernières années, ce sont plus de 50 p. 100 en volume et 25 p. 100 en valeur des échanges de marchandises avec l'extérieur qui transitent par nos ports. Ajoutons qu'environ 250 000 emplois directs ou indirects sont engendrés par la filière portuaire.

Pourtant, force est de reconnaître que celle-ci souffre auprès de l'opinion d'un grave déficit d'information.

Bien sûr, l'extrême complexité de la filière portuaire, où l'on peut voir vingt opérateurs intervenir sur une marchandise entre le moment de son arrivée à quai et sa sortie de l'enceinte portuaire, ainsi que l'absence de transparence qui prévaut en matière de transit portuaire, ne contribuent pas à faciliter la compréhension des problèmes.

Alors, pourquoi le débat actuel a-t-il un tel retentissement – sauf, peut-être, dans notre hémicycle où la discussion est confidentielle, comme souvent pour les problèmes maritimes – alors qu'il porte non pas sur l'ensemble de la filière, mais sur le seul maillon de la manutention ?

Pourquoi avons-nous assisté à des changements de cap successifs dans le traitement du dossier, avec l'abandon apparent du projet de loi par le gouvernement Bérégovoy succédant à l'action déterminée de son prédécesseur, puis le brusque revirement, et même l'accélération du processus d'examen d'un projet de loi inchangé ?

Nous pourrions supposer que la prise de conscience des graves conséquences, pour nos ports, de leur perte de compétitivité en est à l'origine et que le constat que la manutention représente souvent plus de 60 p. 100 du coût du transit portuaire conduit à porter tout l'effort sur ce point sensible.

Nous savons que d'énormes progrès sont possibles lorsque nous constatons qu'il faut deux fois plus de dockers par portique pour le déchargement des conteneurs au Havre qu'à Anvers, que chaque docker fournit en moyenne 140 jours de travail par an, qu'il assure également bon an mal an ses trente jours d'accident du travail et que sa rémunération excède parfois 20 000 francs par mois.

Non, il semble, en réalité, que la vraie raison soit ailleurs, qu'il faille, dans l'esprit de nos concitoyens, la chercher dans l'idée qu'ils se font du docker : un être à part, quasi mythique, parfaitement inséré dans le bloc opaque et inexpugnable du champ clos portuaire.

La fameuse loi de 1947, qui régit l'organisation de la main-d'œuvre dans les entreprises de manutention, c'est-à-dire le régime de travail des dockers, est ainsi devenue le dernier symbole de la construction syndicalo-corporatiste, vestige d'un passé presque révolu, et blocage efficace à toute évolution vers la modernité. Le monopole exclusif de la C.G.T. sur les quais et l'ultracentralisation du système n'ont pas peu contribué à cette imagerie d'Epinal.

En fait, la réalité nous apparaît plus complexe et plus nuancée. La loi de 1947 constitua un réel progrès à l'époque, même si elle était marquée des attributs du centralisme démocratique cher à ses inspirateurs. Il faut d'ailleurs regretter que, dès les premiers mois, elle n'ait été que très imparfaitement appliquée.

Il faut également souligner que, au-delà de l'accumulation de privilèges dont on soupçonne qu'elle est entourée, la profession de docker reste un métier dur. Ceux qui n'ont pas fréquenté un B.C.M.O. à l'heure de l'embauche ne sauraient être qualifiés pour en parler. Et puis, son organisation comporte une véritable dimension culturelle forgée au fil des décennies et intensément vécue par les dockers. Il n'est pas possible de l'ignorer au moment où nous nous engageons dans un changement fondamental de la loi.

Il me semble, à ce stade, que le travail du législateur doit répondre à deux impératifs : d'une part, apporter les modernisations et adaptations indispensables, d'autre part, parvenir à une règle nouvelle dont on soit bien certain qu'elle sera réellement applicable. Pour cela, à défaut d'être approuvée, elle devra être acceptée par l'ensemble des parties. L'exemple récent de l'Espagne est là pour nous le rappeler.

J'ai le souvenir des réunions tripartites qui rassemblaient l'administration, les entreprises de manutention et les dockers, où l'affrontement bloc à bloc au niveau national interdisait *a priori* toute progression. C'est la raison pour laquelle, dans les années 1986-1988, nous avions préconisé l'approche port par port pour casser ou, à tout le moins, atténuer le système infernal de la péréquation nationale. Une telle évolution, refusée à l'époque par la fédération des dockers, aurait probablement permis d'éviter les affrontements des derniers mois et peut-être ceux des semaines et des mois à venir.

Le projet de loi qui nous est soumis comporte deux éléments majeurs : la mensualisation de la main-d'œuvre, c'est-à-dire l'évolution vers la structure normale d'entreprise ; la dépéréquation, c'est-à-dire la gestion des moyens et des ressources au niveau de chaque port.

Si l'on s'en rapporte, monsieur le secrétaire d'Etat, à vos déclarations récentes, les priorités du Gouvernement se décliner aient ainsi : premièrement, la mensualisation, qui n'est pas négociable ; deuxièmement, la dépéréquation, qui peut se discuter.

La mensualisation est réclamée pour des raisons évidentes par les entreprises de manutention. Une telle orientation apparaît positive, même si l'approche en est très différente selon qu'il s'agit des grosses entreprises de manutention – lesquelles sont souvent intégrées dans des groupes qui vont des armateurs aux chargeurs – ou des entreprises plus petites qui auront indiscutablement beaucoup de mal à s'adapter.

Au-delà du principe affirmé dans le premier paragraphe de l'article 1er du projet de loi, il convient d'analyser les évolutions prévisibles. Si la possibilité est totalement ouverte pour les entreprises de mensualiser les ouvriers dockers à la mesure de leurs besoins, le nombre d'intermittents, sauf cas particulier, baissera très rapidement. La CAINAGOD, privée de l'essentiel de ses ressources, pourrait se trouver alors devant l'incapacité de faire face au paiement des indemnités de garantie. Faute de substance, elle pourrait disparaître rapidement, sauf dans ses fonctions d'observation et d'analyse, et il deviendrait alors inutile de discuter d'une péréquation de ressources qui n'existeraient plus.

Tout cela, les dockers le savent. Vont-ils l'admettre ? Pour ma part, j'en doute. Ont-ils les moyens de s'y opposer ? Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, le devoir de l'apprécier, en vous souvenant que bien gouverner, c'est pratiquer l'art du possible, mais non celui de la fuite organisée, par exemple en évitant au cours des dix mois à venir de prendre les textes d'application de la loi qui aura été votée.

Selon les informations dont nous disposons, il semble que la combativité des dockers reste grande. Or, nous savons que la prolongation du conflit accentuerait le détournement du trafic vers des ports européens concurrents et que les habitudes déjà créées vers Anvers ou Zeebruge deviendraient durables, accentuant la régression d'activité de nos principaux ports. Tout miser sur une mise en œuvre rapide de la mensualisation présente des risques importants de blocage, en particulier si la péréquation était en partie maintenue.

C'est pourquoi l'assurance d'une dépéréquation complète et rapide nous apparaît comme une priorité absolue. Le principe semble en être maintenant admis par tous, même si quelques réticences s'expriment encore. Il conviendrait simplement que soient retenues des mesures transitoires limitées dans le temps, comme le prévoit d'ailleurs le projet de loi.

En clair, chaque communauté portuaire doit assumer la complète responsabilité du bon fonctionnement de sa filière et disposer elle-même des moyens de sa compétitivité. Mais cela ne l'exonère pas de ses devoirs sur le plan social. A cet égard, la charte sociale proposée par les entreprises de manutention est une réponse intéressante et mérite d'être vivement encouragée.

Se pose alors, à nouveau, la question du rôle réel de la CAINAGOD. Sur ce point, le rédacteur du texte ne semble pas avoir tiré toutes les conséquences des intentions affichées. En effet, les attributions mentionnées au paragraphe VII de l'article 1er pourraient en bonne logique se traiter au niveau local, c'est-à-dire par le B.C.M.O. Qu'en sera-t-il réellement ?

J'ai déjà indiqué notre opposition à la prise en considération des amendements tendant à affaiblir le principe de dépéréquation. Quant à la mensualisation, qui nous apparaît comme l'une des ambitions légitimes et indispensables de la

démarche engagée, des propositions ont été faites pour atténuer l'affrontement prévisible sur ce point très sensible. Nous regrettons qu'elles n'aient pas fait l'objet de discussions approfondies en commission.

Je déplore d'ailleurs qu'aucun échange sérieux n'ait pu intervenir lors des travaux – si on peut les qualifier ainsi – effectués en commission avec notre rapporteur. Le débat qui s'ouvre dans cette enceinte permettra peut-être de corriger cette impression et de pallier le déficit évident d'information et d'échange que nous avons dû constater au cours des derniers jours.

Je terminerai par deux remarques subsidiaires.

Premièrement, bon nombre des sujets abordés dans le présent projet de loi nous semblent relever plus de la négociation entre partenaires concernés que du domaine législatif. Il en est ainsi de l'indemnité compensatrice pour les dockers intermittents radiés du registre.

Deuxièmement, il faut certes souligner à nouveau que la manutention est l'un des maillons importants de la filière portuaire, mais il faut aussi dire – vous l'avez fait, monsieur le secrétaire d'Etat – que seule une réforme de l'ensemble de la filière conduira à des gains significatifs dans les coûts du transit et dans la qualité du service rendu.

A dix mois d'échéances politiques décisives pour notre pays, c'était probablement une ambition excessive que de vouloir aborder l'ensemble de la question du transport maritimo-terrestre. Mais était-ce le meilleur moment pour traiter le maillon le plus sensible de la chaîne avec les meilleures chances de succès ? L'avenir proche nous le dira.

Cela dit, si des amendements dont nous ne connaissons pas encore la teneur ne viennent pas dénaturer le présent texte, nous le voterons. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. Roland Blum.

M. Roland Blum. Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes que vous soumettez à l'examen de la représentation nationale revêt une importance toute particulière.

En effet, le rôle des ports français dans notre commerce extérieur est considérable : la moitié en tonnage de nos exportations transite par eux. Mais l'on observe une tendance croissante à la captation des trafics par les ports étrangers, et ce pour deux raisons essentielles : d'une part, le manque de fiabilité des acheminements en raison de grèves répétées et, d'autre part, le coût élevé du passage portuaire, notamment de la manutention.

A moyen terme, le développement de cette tendance aurait des conséquences lourdes sur l'ensemble de notre économie nationale avec une perte de compétitivité de nos produits industriels, un engorgement croissant des réseaux routiers et ferroviaires et le passage de l'ensemble de la chaîne des transports entre des mains étrangères.

Ainsi, comme vous l'avez vous-même déclaré, monsieur le secrétaire d'Etat, chacun sait que, depuis quelques années, la part des importations transitant par les ports étrangers augmente en pourcentage, passant de 15 p. 100 en 1983 à 29 p. 100 en 1990. De même, en valeur, la part des exportations françaises passant par les ports étrangers, qui était de 12 p. 100 en 1983, est aujourd'hui de 18 p. 100.

Le trafic des marchandises diverses a augmenté de 160 p. 100 entre 1980 et 1990 à Hambourg et à Rotterdam, alors qu'il n'a progressé que de 20 p. 100 à Marseille durant la même période.

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes ; ils démontrent les difficultés auxquelles sont confrontés les ports qui emploient aujourd'hui 50 000 personnes auxquelles s'ajoutent 200 000 emplois induits par les activités intermédiaires.

Ayant l'honneur d'être à l'Assemblée nationale l'un des représentants du premier port français, j'ai tout à fait conscience qu'une nouvelle régression d'activité affecterait durablement l'emploi des régions portuaires à un moment où la conjoncture économique internationale et nationale est particulièrement difficile. Il était donc urgent de réagir. Aussi, pour ma part, je considère que tout projet de loi ayant pour objectif d'apporter une amélioration dans le fonctionnement de la communauté portuaire doit être examiné *a priori* avec bienveillance.

Le présent projet concerne la manutention, laquelle représente un élément fondamental de la filière portuaire puisqu'à l'origine des difficultés rencontrées on trouve notamment le manque de qualité du service rendu dans les ports français, le coût élevé, le manque de fiabilité et, enfin, l'inadaptation des services.

Toutefois, le problème de la manutention n'est pas le seul et sa résolution doit s'inscrire dans la modernisation de l'ensemble des maillons de la filière portuaire. Nous ne pouvons donc que vous suivre dans cet objectif, qu'il s'agisse de l'amélioration des dessertes terrestres des ports, du renforcement des capacités financières des grands ports français, de l'accélération et de l'harmonisation au niveau communautaire des formalités administratives et douanières et, enfin, de la simplification de la gestion des terrains portuaires.

Cette réforme de la filière portuaire est d'autant plus urgente que l'ouverture du Marché unique européen en 1993 stimulera sans aucun doute les échanges communautaires de marchandises et provoquera la création de grands centres de stockage-distribution.

L'atout que constitue pour notre pays et pour chacune des régions concernées une façade maritime particulièrement bien exposée ne doit pas être gaspillé. La concurrence encore plus vive impose que l'on donne aux ports français les moyens de tenir leur place.

Venons-en à ce qui doit nous occuper aujourd'hui plus précisément, à savoir la manutention portuaire.

La dernière fois que la représentation nationale s'est penchée sur cette question en profondeur, c'était il y a quarante-cinq ans, en 1947, à une époque où le chargement de navires mobilisait plusieurs centaines d'ouvriers durant plusieurs jours. Le conditionnement des marchandises était alors adapté à la force humaine.

Depuis, s'est produite la révolution du transport maritime et, parallèlement, la révolution dans le conditionnement et la manutention des marchandises. Il n'existe aujourd'hui quasiment plus de charge qu'un homme puisse manipuler sans l'aide d'engins puissants : chariots, porte-conteneurs, tracteurs « R.O.R.O. », bandes transporteuses, systèmes de manutention informatisés.

Malgré la mécanisation, la robotisation et l'informatisation, le régime du travail portuaire demeure encore aujourd'hui régi par la loi du 6 septembre 1947.

Fondée sur le principe de l'intermittence en matière d'emploi, la loi de 1947 a octroyé aux dockers le monopole de l'emploi sur les quais, ce qui a abouti à une déresponsabilisation des entreprises et au monopole syndical.

Ainsi, les dockers titulaires d'une carte professionnelle bénéficient d'un monopole d'embauche. Les bureaux centraux de la main-d'œuvre – les B.C.M.O. – ont pour mission de gérer les effectifs des dockers et d'organiser l'embauche. Présidés par le directeur du port, ils comprennent un nombre égal de représentants de dockers et d'employeurs.

Les dockers au chômage touchent une indemnité de garantie financée par les cotisations patronales sur les salaires. Cette cotisation fondée sur le principe de la solidarité nationale est uniforme pour tous les ports, quel que soit leur taux d'emploi.

Dérogatoire au droit commun du droit du travail, la loi du 6 septembre 1947 a abouti à une véritable déresponsabilisation des acteurs que sont l'Etat, le syndicat et l'entreprise : l'Etat donne les cartes professionnelles aux dockers, le syndicat ouvrier est maître de l'embauche et de l'organisation du travail et l'entreprise doit assumer la charge financière de l'ensemble. Il est certain qu'un tel système ne peut perdurer face à une concurrence internationale implacable. Comment accepter, en effet, un système qui, dans la mesure où l'entreprise n'a pas la maîtrise de l'organisation du travail, aboutit à de grandes disparités suivant les ports ?

Ainsi, pour un même navire porte-conteneurs, une entreprise du Havre devra embaucher vingt dockers par portique, alors qu'ils devront être dix-huit à Marseille et que de onze à quatorze suffiront à Dunkerque. En revanche, à Anvers, une entreprise libre de son embauche peut n'en affecter que sept par portique et en utilise dix en moyenne selon les particularités du navire.

Or il est désormais certain que les conditions économiques et sociales qui ont pu justifier à l'époque l'adoption de la loi de 1947 n'existent plus et qu'il est nécessaire de modifier ce

qui est devenu une entrave au développement de nos ports. D'ailleurs, la plupart de nos concurrents européens ont abrogé les systèmes similaires qu'ils avaient mis en place.

Aussi, pour toutes les raisons que je viens d'évoquer, le groupe Union pour la démocratie française aurait souhaité l'abrogation de la loi de 1947 et l'application pure et simple du droit commun en matière de régime du travail aux entreprises de manutention portuaire. Mais le Gouvernement ne l'a pas souhaité. Et même si le présent projet de loi présente des progrès considérables par rapport à 1947, il n'en demeure pas moins encore très dérogatoire au droit commun.

Monsieur le secrétaire d'Etat, votre projet repose sur deux grands principes : la mensualisation et la dépéréquation en matière d'indemnisation du chômage.

Sur le premier point, le projet de loi crée désormais trois catégories de dockers : les dockers professionnels mensualisés, les dockers intermittents et les dockers occasionnels.

Ainsi, les entreprises de manutention portuaire auront la maîtrise de l'organisation du travail par l'embauche de dockers par contrat à durée indéterminée. Ces entreprises pourront garantir à leurs ouvriers actuellement titulaires de la carte G des revenus annuels semblables à ceux qu'ils perçoivent aujourd'hui.

Ce système devrait permettre une meilleure adaptation des effectifs aux besoins réels des chantiers, une meilleure flexibilité dans les tâches, une formation professionnelle approfondie au sein de l'entreprise permettant une évolution individuelle de carrière, une meilleure utilisation des aptitudes de chacun et, enfin, une meilleure qualité du service à la clientèle grâce à l'esprit d'entreprise en vue d'abaisser les coûts de manutention en France à ceux des ports européens : 30 à 50 p. 100 en moyenne, voire beaucoup plus dans certains cas.

En ce qui concerne les dockers professionnels intermittents, j'espère que les dispositions qui fixent à 25 p. 100 la limite maximale du taux d'inemploi et à 35 p. 100 de l'effectif des dockers des ports l'effectif des intermittents seront maintenus, nonobstant les amendements adoptés en commission et qui altèrent l'objectif de mensualisation affiché par le Gouvernement.

Le second pilier de la réforme a trait à la dépéréquation de l'indemnisation de l'inemploi. Cet aspect de la réforme constitue un progrès. En effet, actuellement, le taux de la contribution patronale à cette indemnisation est le même pour l'ensemble des ports français, ce qui ne leur permet pas d'adapter les effectifs à leurs besoins réels.

La suppression de la péréquation nationale qui est envisagée constitue donc un progrès puisque l'équilibre entre les recettes et les dépenses de la CAINAGOD sera dorénavant obtenu au niveau de chaque B.C.M.O., donc de chaque port, ce qui entraînera une plus grande responsabilisation des différents acteurs économiques.

Or, comme l'indique l'exposé des motifs du projet de loi : « Il est indispensable de supprimer la péréquation nationale et de prévoir des taux différenciés suivant les ports, chaque bureau central de la main-d'œuvre supportant alors les conséquences de ses propres décisions. » En conséquence, il ne peut être acceptable de revenir aux errements du passé avec une péréquation nationale déresponsabilisante. J'espère que le Gouvernement restera ferme sur ce point durant le débat parlementaire.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, comme vous nous l'avez annoncé, le projet de loi est accompagné d'un plan social dont vous avez prolongé la possibilité de négociation port par port jusqu'au 15 juillet 1992. Il apparaît que les mesures proposées sont particulièrement attractives et j'espère que la négociation aboutira dans l'intérêt de tous les acteurs.

En conclusion, même si le projet que vous nous présentez ne constitue pas la panacée, le groupe U.D.F. le considérera avec bienveillance, pour autant que la discussion parlementaire ne le dénaturera pas. En effet, face à l'enjeu européen du Marché unique, il est primordial de lever les freins au développement et à la compétitivité de nos ports et d'aligner la réglementation française sur celle de ses concurrents européens.

Votre projet, monsieur le secrétaire d'Etat, va dans ce sens. Mais il est urgent, après la manutention, d'assurer la modernisation des autres maillons de la filière portuaire, en particulier celle des règles de gestion du domaine public qui sont inadaptées ou des règles de la concession de l'outillage dont le cahier des charges type date de 1915. Seule une modernisation de l'ensemble de la filière portuaire française permettra à notre pays de conquérir de nouvelles parts de marché. Tel est l'objectif que nous devons, tous ensemble, poursuivre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole est à M. Gilbert Le Bris.

M. Gilbert Le Bris. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, eh bien, nous y voilà ! Une fois encore, ce sont les pouvoirs publics – exécutif et législatif – qui vont devoir arbitrer la traditionnelle partie de : « je te tiens, tu me tiens par la barbichette » *(Sourires)* entre ces interlocuteurs naturels que devraient être les employeurs et les travailleurs de la manutention sur les ports.

Le projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes qui nous est soumis ne sera donc pas, comme on aurait pu le souhaiter, le couronnement d'un véritable processus de négociations entre partenaires sociaux, mais il permettra néanmoins d'établir les fondations nécessaires à celui-ci.

Pour la lettre, il s'agit de réformer le livre V du code des ports maritimes.

Pour l'esprit, il s'agit de rompre avec des rigidités qui handicapent aujourd'hui notre système portuaire et de redonner à ce dernier les moyens d'affronter la concurrence européenne et de relever les défis économiques de cette fin de siècle.

La France, avec ses 3 000 kilomètres de côtes et ses façades maritimes, est à coup sûr géographiquement bien placée pour être une porte maritime de l'Europe avec le monde. Elle est aussi bien placée de par la qualité de ses sites, le niveau correct de ses infrastructures de base et de ses équipements portuaires, la nature de ses traditions, l'ancienneté et la solidité du savoir-faire des hommes qui font le lien entre la terre et la mer.

Et pourtant, cet atout n'est pas pleinement joué à l'heure actuelle. C'est qu'il n'y a plus ni escales impératives, ni trafics captifs, ni clients obligés ; les ports, eux aussi, sont entrés dans le monde de la concurrence ouverte et, au critère géographique, s'est ajouté celui de la qualité de la prestation portuaire pour choisir un port plutôt qu'un autre.

Une réforme est donc indispensable pour moderniser toute la filière portuaire. Cette réforme est économiquement vitale. En effet, est-il normal que, en matière de manutention portuaire, l'écart de prix entre les ports étrangers qui sont nos concurrents et ceux de France soit de 30 à 50 p. 100 ? Est-il normal que les ports étrangers captent de plus en plus nos trafics ? Est-il normal que la moyenne nationale d'inemploi soit de 30 p. 100, avec plus de 50 p. 100 dans certains ports ? Est-il normal de constater une baisse de 10 p. 100, entre 1980 et 1990, de l'activité d'ensemble des ports français, alors que, partout ailleurs, il y a augmentation ?

Tout cela conduit à un constat simple : celui de la perte de compétitivité de nos ports.

Les faits sont têtus et même si, hier, les statistiques ont été mises en cause, les réalités sont là. Notre trafic 1990 correspond globalement à celui de 1976 et vingt-cinq millions de tonnes de trafic – surtout celui, à forte valeur ajoutée, des marchandises diverses – ont été perdues entre 1980 et 1990 par les ports français.

Bien sûr, cette diminution de l'activité est parfois liée à des problèmes conjoncturels. Il est ainsi certain que Marseille a pâti de la guerre du Golfe. Mais force est de constater que de réels problèmes structurels existent aussi et que les autres ports européens concurrents connaissent de meilleures évolutions sur la même période : Brême et Bilbao progressent ; Anvers gagne en dix ans plus de vingt millions de tonnes de trafic et traite autant de conteneurs par an que tous les ports français réunis ; Rotterdam atteint en 1990 un trafic quasi équivalent à celui de l'ensemble des ports français. De plus, une analyse plus fine montre que si les ports français traitent à peine la moitié de notre commerce extérieur en volume et moins du quart en valeur, ce sont les trafics de marchandises les plus riches, les plus générateurs d'emplois directs et indirects, qui utilisent les ports étrangers.

Cette perte de compétitivité évidente a été analysée par la Cour des comptes qui, en 1990, constatait que « la concurrence très vive à laquelle les ports français sont soumis ne pourra longtemps s'accommoder du régime de la manuten-

tion établie par la loi de 1947 ». Car c'est de cela aussi qu'il s'agit ! Et, disons-le clairement, le manque de compétitivité provient pour partie du régime d'organisation de la profession tel qu'il résulte de la loi du 6 septembre 1947.

Cette loi était tout à fait indispensable en son temps, où le docker, descendant de la génération des portefaix, qui disparut au début du XIXe siècle, était un travailleur manuel trop souvent corvéable à merci. Les patrons de la manutention, au temps où le déchargement se faisait à dos d'homme, recrutaient à la sauvette une main-d'œuvre polyvalente et abondante. Ni protection sociale ni certitude : il fallait protéger ce travailleur. La loi de 1947 l'a fait, constituant un réel progrès social. Mais, depuis quarante-cinq ans, la législation sociale a évolué et, dans les ports, la technique a de plus en plus remplacé l'effort humain. La machine s'est substituée à l'homme pour les tâches pénibles et répétitives : le conteneur dans les années 1970, l'informatisation dans les années 1980, autant de bouleversements que l'on ne peut ignorer et qui se sont répercutés sur le travail du docker. De deux millions et demi de journées de travail par an proposées aux ouvriers dockers dans les années 1970, nous sommes passés à la moitié en 1990.

Le système de 1947 se révèle de plus en plus inadapté à l'activité maritime, devenue aussi prévisible que régulière, ainsi qu'aux nouvelles données techniques que sont le conditionnement par conteneur, les transports par palettes et roulage, l'automatisation du déchargement. Sans doute faut-il un personnel moins nombreux, mais il le faut aussi mieux formé et géré différemment. Car l'ensemble du système, administré pour partie de façon paritaire au niveau portuaire, pour partie de manière tripartite entre l'Etat et les partenaires sociaux, est profondément déresponsabilisant pour chacun des acteurs. La chaîne « partage, puis confusion des responsabilités, puis irresponsabilité de chacun des partenaires » s'est révélée redoutable pour l'efficacité de nos ports. D'un côté, de vaines imprécations pour le retour du trafic vers nos ports, de l'autre, une absence réelle de volonté commerciale pour vendre nos qualités. Cette situation est lourdement préjudiciable à l'économie portuaire mais aussi à toute notre économie, car les ports, comme toutes les infrastructures de transport, sont des outils d'aménagement du territoire.

Les enjeux débordent largement le cercle des acteurs de la filière portuaire et ils touchent l'avenir de l'économie nationale.

Des ports marginalisés, ce sont à terme une saturation des réseaux routiers, des problèmes d'environnement pour accroître la capacité autoroutière, des norias de camions comme sur l'autoroute du Nord. En 1991, le t2afic de camions a progressé de 4,3 p. 100 sur nos seules autoroutes à péage. Il nous faut donc un véritable plan de reconquête de nos trafics portuaires, dont le texte d'aujourd'hui constitue l'un des aspects, mais pas le seul.

Cette réforme, économiquement vitale, est aussi juridiquement indispensable. Après les débats vécus dans cet hémicycle ces derniers jours, il est patent que le droit communautaire s'impose et s'imposera de plus en plus. Or, le 10 décembre 1991, un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, gardienne du traité de Rome, a créé une jurisprudence qui, dans ses principes, implique une adaptation de la loi de 1947. L'arrêt *Merci contre Siderurgica Gabrielli*, sur le fond duquel il est inutile de revenir, emporte des conséquences juridiques évidentes et il y a toutes raisons de penser que la loi de 1947, maintenue en l'état, risquerait d'être jugée contraire aux normes européennes.

Mentionnons d'ailleurs que les autres pays européens ont déjà entrepris pour certains, achevé pour la plupart, leur mutation juridique et préparé ainsi, avec plus ou moins de bonheur, leurs ports à l'ouverture de 1993.

Mais si cette réforme pour moderniser la filière est nécessaire, elle n'est cependant pas suffisante. Au nom du groupe socialiste, je dirai quelques mots des grands principes de la réforme, notamment de ses clefs de voûte que sont la mensualisation et la dépéréquation.

La mensualisation permettra de mettre fin à la règle de l'intermittence dans les ports, et c'est bien. La gestion moderne des tâches de manutention suppose la présence d'un personnel fiable, qualifié et apte à répondre aux contraintes de l'économie contemporaine. Mais si la responsabilisation suppose des droits pour les employeurs, elle implique aussi des devoirs. Nous avons donc souhaité que les conditions de la mensualisation soient bien encadrées et qu'elles ne permettent pas le retour au système d'avant 1947 ni la précipitation vers les agences d'intérim après que des propositions léonines, pseudo-propositions en vérité, aient été faites aux dockers.

M. Philippe Sanmarco. Très bien !

M. Gilbert Le Bris. Le corollaire des prérogatives reconnues aux employeurs réside dans des obligations sociales. Or, s'il y a effectivement des déclarations d'intentions en la matière, nous considérons qu'une convention collective est nécessaire pour la branche manutention et que, en attendant, il faut encadrer étroitement le choix des mensualisés.

M. Jean Beaufils, *rapporteur de la commission de la production et des échanges.* Très bien !

M. Gilbert Le Bris. On ne peut traiter de la même façon un port accueillant surtout des ferries comme Roscoff, surtout des chalutiers comme Concarneau, ou surtout des minéraliers comme Fos. La spécificité des ports de pêche par rapport aux ports de commerce doit être reconnue.

Quant à la dépéréquation - ce terme est un peu technique - elle permettra de responsabiliser davantage les ports face au problème de leur réelle activité et d'éviter de faire payer aux ports les plus performants les frais liés à la moindre activité des ports connaissant le plus fort taux d'inemploi.

Il n'est pas possible de continuer le cercle vicieux qui fait que la même cotisation de 15,5 p. 100 est appliquée à tous, engourdissant les plus faibles et alourdissant les plus forts. Mais si les socialistes comprennent qu'il faut passer d'un système d'irresponsabilité à un système de responsabilité, ils souhaitent qu'on ne se coupe pas complètement de cette valeur forte qu'est la solidarité. Pas la solidarité vécue ainsi : « de toute façon, les autres payeront pour moi », mais la solidarité comprise comme une aide ponctuelle et limitée à ceux qui vivent des moments difficiles ; nous reviendrons sur ce point au cours du débat.

J'ai dit que la mise en œuvre des principes de cette réforme était nécessaire mais non suffisante. En effet, celle-ci doit s'intégrer dans un processus plus global de modernisation.

L'adaptation de nos ports passe aussi par des mesures concrètes et rapides, dès le budget de 1993, pour mettre en œuvre la priorité, affirmée par le Gouvernement lors du comité interministériel du 21 novembre 1991, en faveur des infrastructures de desserte des façades maritimes.

Elle passe aussi par la constitution nécessaire et souhaitée de droits réels sur le domaine public. Il faut le dire, les zones portuaires relèvent souvent du domaine public et de règles de gestion ignorantes des contraintes des activités industrielles et commerciales. Cette constitution de droits réels, qui seule permettra un accroissement des investissements dans les ports maritimes, devra être examinée rapidement au Parlement après l'étude du groupe de travail présidé par un conseiller d'Etat.

Il faudrait aussi parler de l'adaptation des procédures douanières, des capacités financières des ports autonomes ; d'autres l'ont fait ou le feront.

Je voudrais quant à moi insister sur un point. Si cette réforme est économiquement vitale, si elle est juridiquement indispensable, elle est aussi socialement nécessaire.

Le droit du travail a bien évolué depuis 1947 et ce qui était protecteur à l'époque est bien obsolète aujourd'hui. Dans quelle profession oblige-t-on encore les travailleurs à se présenter à l'embauche chaque demi-journée sans certitude d'emploi ? Peut-on refuser le progrès social, l'amélioration du sort et de la dignité d'une profession ?

Il est évident, en dépit de ce que l'on entend dire ici ou là, que le projet de loi ne supprime pas toutes les spécificités du statut des dockers et qu'il s'accompagne de réels effets positifs.

Les dockers mensualisés auront désormais une rémunération constante et garantie, moins soumise aux aléas du trafic ou de la saison. Les actions de formation professionnelle initiale et continue seront désormais possibles ; elles sont rendues nécessaires par une technicité en croissance constante. Les conditions d'hygiène et de sécurité se renforceront ; on ne peut que s'en féliciter car l'abaissement par prévention du nombre d'accidents du travail doit devenir une

priorité. Les dockers participeront à un véritable comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail dans l'entreprise, comme le prévoit le code du travail.

Les retraites des dockers mensualisés seront progressivement revalorisées. En effet, actuellement, les cotisations des dockers au titre de la retraite sont émises sur un salaire dit « salaire vignette », sensiblement inférieur au salaire réel. Or ce système n'est pas du tout favorable aux dockers puisque les pensions de retraite dépendent directement des cotisations ; cela changera avec la mensualisation.

Le droit d'expression des salariés, la possibilité d'évolution de carrière, autant d'avancées sociales opportunes. Mais le social, c'est aussi les emplois.

La dépéréquation va comporter une phase transitoire. Les réductions d'effectifs rendues nécessaires dans certains ports seront ainsi modulées souplement, par le biais des mesures d'âge, avec des départs en retraite légèrement anticipés, permis par la pyramide d'âge des dockers – 1 730 d'entre eux semblent pouvoir être concernés – et d'un dispositif de congé-conversion.

Le plan social du Gouvernement nous semble marquant, mais les députés socialistes rappellent la nécessité d'une convention collective nationale de branche. Celle-ci devra prévoir un niveau moyen de revenu pas inférieur à celui perçu actuellement par les dockers. Elle devra prévoir également le bénéfice d'une gestion souple du temps de travail, conformément au principe posé par les lois Auroux. Les entreprises de manutention portuaires vont devoir elles aussi rompre avec leurs réflexes et habitudes hérités d'un temps aujourd'hui révolu. C'est à ce prix seulement que nous pourrons engager les ports dans un cercle vertueux permettant la création d'emplois qui s'ajouteront aux 250 000 emplois directs et induits de nos plates-formes portuaires.

Enfin, nous avons souhaité la mise en place par le Gouvernement d'une procédure de suivi économique et social de la réforme sous la forme de comités locaux chargés du suivi port par port.

Nous voyons quant à nous dans cette réforme la bonne sortie sociale d'un anachronisme économique. Elle est nécessaire pour assurer une meilleure compétitivité des ports français et elle intègre un grand nombre d'éléments sociaux très positifs sans gommer les spécificités de la profession de docker et la tradition culturelle qu'elle comporte.

Aujourd'hui, ce n'est pas une nuit du 4 août. Ce ne doit pas être non plus une « journée des dupes ». Si cela pouvait être le début de « trente glorieuses » pour les ports français, nous aurions bien légiféré. C'est dans cet espoir, mes chers collègues, que les socialistes vous appellent à voter, comme ils le feront, ce texte courageux et pertinent. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Guy Hermier.

M. Guy Hermier. L'Assemblée a repoussé, hier, la question préalable soutenue par mon ami André Duroméa. Son adoption aurait permis de retirer, ou tout simplement de geler le projet soumis à notre discussion afin d'ouvrir, sur une question ayant d'aussi vastes conséquences pour l'avenir, la négociation nationale que ne cessent de réclamer la C.G.T. et toute la profession des dockers en lutte depuis des mois et – avec quelle force ! – cette semaine encore.

Pourtant, faisant fi des engagements pris, lors des élections régionales et cantonales, par des candidats se réclamant de la majorité présidentielle...

M. Ambroise Guellec. Qui ?

M. Guy Hermier. ... dont un membre du Gouvernement, comme du désaveu de la politique auquel ces consultations ont donné lieu, vous voulez coûte que coûte, monsieur le secrétaire d'Etat, d'urgence, poursuivre l'attaque en règle du statut des ouvriers-dockers, « le verrou qu'il faut faire sauter », pour reprendre la formule d'un récent éditorial du *Journal de la marine marchande*. Un verrou législatif s'entend car, vous le savez bien, dans la réalité, c'est et ce sera une tout autre affaire.

Le groupe communiste déplore votre refus d'une véritable négociation, votre acharnement à imposer à marche forcée un projet régressif, d'inspiration patronale et d'adaptation aux exigences du traité de Maastricht, comme mon prédécesseur à cette tribune vient de le montrer. Nous avons donc de bonnes, de solides raisons de nous y opposer.

Lors de votre conférence de presse du 15 avril dernier, vous avez affirmé que votre réforme était globale, qu'elle visait à « moderniser l'ensemble des maillons de la filière portuaire ». Et, dans la lette que vous nous avez adressée le même jour, vous soutenez qu'il s'agit « d'engager une nouvelle dynamique économique et de développer l'emploi dans les zones portuaires ». Qui ne souscrirait à de tels objectifs ?

Le devenir de nos ports et de l'ensemble de notre filière maritime, navale et portuaire est une question absolument majeure pour le développement économique du pays, pour l'emploi et notre indépendance nationale.

Or la politique suivie ces dernières années n'a cessé de dégrader les atouts et la vocation maritimes de la France.

Notre flotte de commerce a fondu comme neige au soleil. Le pavillon marchand français est passé du cinquième au vingt-huitième rang mondial. Dans ces conditions, notre pays n'a plus réellement voix au chapitre dans les conférences maritimes internationales. Quand on sait qu'elles sont décisives pour les choix stratégiques, tarifaires et d'investissements portuaires, on mesure le handicap que cela représente pour certains de nos ports. Tout récemment encore, le plan Mellick a porté un coup terrible à la flotte de pêche nationale.

Dans le même temps, on a véritablement cassé, à grand renfort de crédits publics, l'essentiel de nos chantiers de construction et de réparation navales, sur fond de déclin de nos activités économiques et de retard chronique des investissements portuaires ou de desserte des ports. Comment s'étonner, dans ces conditions, que ces derniers rencontrent aujourd'hui des difficultés réelles ?

Aussi, prétendre ou laisser penser que les dockers sont responsables de ces difficultés, que la liquidation de leur statut permettrait « un retour à la compétitivité et à la fiabilité », comme l'affirme l'éditorial déjà cité du *Journal de la marine marchande*, est une hypocrisie et une tromperie dont il faut faire justice.

Les dockers ne seraient ni performants ni rentables ? Mais André Duroméa a rappelé hier les conclusions d'une étude qui montre que la main-d'œuvre docker ne représente que 3 p. 100 du coût global dU transport terrestre, maritime et portuaire d'une marchandise de porte à porte. Quel crédit apporter dés lors aux propos de ces « obsédés » de la compétitivité de la filière, qui concentrent leurs intérêts sur ces 3 p. 100 et ignorent les 97 p. 100 restants ?

En 1987-1988, à Marseille, après un long conflit, un plan social a été conclu avec les dockers.

M. Aimé Kergueris. C'était le plan Guellec !

M. Guy Hermier. Prés de 800 d'entre eux ont quitté les quais. Où sont passés les gains de productivité qui en ont résulté ?

Plusieurs députés du groupe Union pour la démocratie française. Ah !

M. Philippe Sanmarco. Bonne question !

M. Guy Hermier. Cela n'a eu aucune véritable retombée positive en termes de tarifs de manutention, d'activité et d'emploi, et l'exemple vaut pour les autres ports.

Les dockers seraient trop nombreux ? Mais, de 1947 à la fin des années 1970, le trafic a quintuplé à effectifs constants. De 1975 à aujourd'hui, les dockers sont passés de près de 15 000 à 8 500 environ, ce qui, à tonnage égal, est, dans l'ensemble, dans la norme des ports européens, Anvers compris.

Les dockers seraient trop payés ? Mais le salaire moyen perçu par les dockers français est tout à fait comparable à celui de leurs collègues européens, et parfois même inférieur.

Le statut de 1947, notamment avec l'intermittence et la garantie accordée aux dockers pour les jours d'inemploi, serait inadapté aux évolutions technologiques et trop onéreux ? Mais ce statut a servi d'exemple dans de nombreux ports étrangers qui, à l'image d'Anvers, qu'on ne cesse de citer, fonctionnent aujourd'hui encore pour l'essentiel selon ces principes. Quant aux coûts, M. Henri Grellet, président d'honneur de l'U.N.I.M. – il connaît son affaire –, avance, dans un article sur ce projet de loi, que « le coût global de l'opération est moindre sous le régime de l'intermittence que sous un régime où toute la main-d'œuvre serait mensualisée,

inférieur aussi au coût d'un système mixte où les dockers professionnels seraient partagés entre permanents d'entreprise et intermittents portuaires ». Sans commentaires !

Il y a enfin l'éternelle rengaine sur le monopole d'embauche de la C.G.T. Mais qui peut reprocher aux dockers d'avoir eu l'intelligence de s'organiser, depuis 1935, à plus de 95 p. 100 au niveau national, dans un syndicat unique afin de mieux défendre, en toute indépendance, leurs intérêts professionnels ? Qui s'inquiète, par ailleurs, du « monopole » des patrons, pratiquement tous organisés dans l'U.N.I.M. ou, sur un plan plus général, dans le C.N.P.F. ?

Quant à l'embauche, elle s'effectue dans le cadre du statut qui garantit l'emploi de chaque docker. Les structures de décision, au niveau de chaque port comme au niveau national, sont composées en nombre égal de délégués ouvriers, de délégués patronaux et de représentants des pouvoirs publics. Seules ces structures sont habilitées à embaucher ou à licencier les ouvriers dockers. Le directeur du port est le garant de l'observation de ces règles et a toute autorité pour ce faire. Les dockers ont donc le monopole de la manutention portuaire au même titre que les aviateurs celui du pilotage des avions, les agents de la S.N.C.F. celui de la conduite et de l'entretien des trains, les enseignants celui de l'éducation, et je pourrais poursuivre mon énumération.

Vous le voyez, monsieur le secrétaire d'Etat, tout cela ne tient pas.

Je veux ajouter, afin de dissiper toute ambiguïté, que la loi du 6 septembre 1947 doit à l'évidence être améliorée pour une meilleure efficacité, une meilleure compétivité des ports et une meilleure protection des dockers.

Au fil du temps, en particulier depuis cinq ans, les dockers ont d'ailleurs su s'adapter aux innovations techniques. Ils ont manifesté leur souci de développer les ports, leur outil de travail, d'en améliorer la productivité. Ils sont disposés, et la fédération C.G.T. des ports et docks ne cesse de formuler des demandes en ce sens, à participer à de véritables négociations nationales pour envisager toutes les avancées possibles. Mais force est de constater, je le répète, que les gains de productivité obtenus grâce à leurs efforts, ces dernières années, ont été purement et simplement escamotés.

Par conséquent, si l'objectif est de moderniser nos activités portuaires, ainsi que vous l'affirmez, on ne peut envisager d'améliorer la loi du 6 septembre 1947 sans inscrire cet examen dans la perspective d'un développement de toute la filière –, de la filière portuaire et, d'une manière plus générale, de l'ensemble de la filière maritime et navale comme de notre activité économique.

Il est tout d'abord nécessaire de s'attaquer aux détournements de trafics, d'agir résolument pour leur reconquête.

Le patronat portuaire soutient que la casse du statut des dockers se traduira par un retour des trafics, un développement de l'activité et de l'emploi. Mais c'est le langage qu'il tenait déjà pour imposer, il y a quelques années, les plans sociaux et les gains de productivité que j'ai évoqués. On connaît le résultat. La réalité, c'est que les industriels, les armateurs, les transporteurs dédaignent trop souvent les ports français – pas toujours pour des raisons économiques – et qu'ils investissent, même parfois massivement, dans des ports étrangers.

Le Gouvernement n'est pas sans moyens d'agir en ce domaine puisque – André Duroméa l'a montré – des entreprises nationales comme la S.N.C.F. et la C.G.M. participent à ces détournements et que d'autres vivent grâce à d'importants crédits publics.

Votre plan reste muet sur cette question décisive au point d'épouser l'argumentation patronale.

S'il l'on veut moderniser nos ports, il est par ailleurs indispensable de développer les investissements. Or la réalité de votre politique contredit de manière flagrante vos discours. La dotation globale aux investissements des ports maritimes est passée de 309 millions en 1991 à 265 millions en 1992, soit une baisse de 15 p. 100. Cette dotation était de 2,5 milliards en 1975. Par contre, vous vous proposez de consacrer beaucoup, beaucoup d'argent – 2 milliards de francs en dix ans ! – à la mise en œuvre d'un plan social de départ des dockers. Ces chiffres en disent plus qu'un long discours !

Il faut enfin développer les dessertes routières, ferroviaires et fluviales de nos ports. C'est ce que vous déclarez vouloir faire, mais comment vous croire quand, par exemple à Marseille, la révision du plan d'occupation des sols en cours de décision prévoit la suppression de la gare maritime ferroviaire pour en urbaniser l'Estaque et que le développement d'un port de plaisance à l'Estaque coupe toute possibilité d'une réouverture du tunnel du Rove et d'un branchement des bassins est de Marseille sur l'axe Rhône-Rhin ? La vérité est que la navigation intérieure française a été démantelée ces vingt dernières années, alors qu'en Allemagne le trafic marchandises par voie d'eau représente 20 p. 100 du total. Il s'agit là d'un gâchis fantastique quand on sait que 100 000 tonnes transportées par jour par voie d'eau à grand gabarit sont l'équivalent de 3 000 à 4 000 camions circulant sur route ou autoroute, à la cadence de la minute, avec tous les risques, les pollutions et les dégradations que cela comporte

Il est évident que la modernisation de nos ports passe par une politique maritime et navale dynamique. Or, où sont vos propositions de développement de notre flotte marchande ? Où sont vos propositions de relance de la construction et de la réparation navales, alors que toutes les études montrent que nous sommes entrés pour une quinzaine d'années dans une période de reprise de ces activités sur le plan international ?

La pression d'une lutte de trois ans et une conjoncture électorale particulière vous ont conduit à libérer l'outillage des chantiers de La Ciotat. Mais votre gouvernement n'en continue pas moins de serrer les freins, notamment en mettant en avant les obstacles européens. L'opportunité de la réouverture de ce chantier, avec les milliers d'emplois qui en dépendent dans une région si durement frappée par le chômage, exige une volonté politique dont vous ne faites manifestement pas preuve.

Quant à l'environnement économique de nos ports c'est – toujours pour prendre l'exemple de Marseille – la multiplication des licenciements, des réductions d'activités, des fermetures d'entreprises, la flambée du chômage.

Quel avenir, dans ces conditions, pour le port ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, le développement de la filière portuaire implique donc une autre politique de retour et d'accroissement des trafics, d'investissement pour la modernisation des ports et de leur desserte, d'essor des capacités de la flotte marchande nationale, de relance de la construction et de la réparation navales, de préservation et de déploiement de notre potentiel économique et de l'emploi.

Il y a donc du grain à moudre pour un grand débat et une négociation nationale !

Si vous vous y refusez, c'est que tel n'est pas votre objectif. Votre objectif, c'est de déréglementer, de rayer d'un trait de plume la réglementation nationale, les statuts sociaux, les procédures douanières, administratives et fiscales, afin d'adapter en ce domaine la France à l'Europe du marché unique et de Maastricht – mon prédécesseur à cette tribune l'a dit tout crûment – qui ne s'accommode pas des statuts, conventions et garanties.

C'est vrai du statut des dockers, par lequel vous commencez. Mais ce n'est qu'un début.

L'éditorial du *Journal de la marine marchande*, que j'ai déjà cité, le dit sans ambages. Sous le titre « Une réforme peut en cacher une autre », il avance qu'en ce qui concerne les ports autonomes « la loi de 1965 est d'ores et déjà caduque ». Et d'ajouter : « Comme le scandait le slogan de mai 1968 : continuons le combat. La réforme de la manutention (...) débouche sur d'autres réformes, pas plus faciles, mais au moins aussi importantes. »

Votre plan va dans ce sens puisque vous proposez d'ouvrir la possibilité pour les ports maritimes de céder ou de vendre des parcelles du domaine portuaire, c'est-à-dire de s'engager dans une stratégie de privatisation du domaine public maritime. Et pas seulement pour des activités industrielles, comme vous le prétendez, puisqu'à Marseille la révision du plan d'occupation des sols inclut l'urbanisation d'une partie du domaine public.

De tels choix auraient des conséquences redoutables. Ils se traduiraient tout d'abord par la suppression de milliers d'emplois de dockers, mais aussi de personnels des ports autonomes et des chambres de commerce, dans la pêche, les armements, dans les magasins, domaines et administrations portuaires, dans les services de transports liés à cette activité, et les personnels de l'administration des douanes, des B.C.M.O., de la CAINAGOD seraient aussi touchés

Les dirigeants du port autonome de Marseille n'ont d'ailleurs pas attendu pour annoncer la couleur : lors d'une conférence de presse, ils ont révélé qu'ils se proposaient de faire disparaître plus de 1 000 emplois sur les 2 020 dockers de Marseille et de n'en laisser au maximum que 200 avec un statut d'intermittent. Au total, on le sait, ce sont 4 000 dockers sur 8 500 que vous vous proposez de licencier. Un tel accroissement du chômage aurait, on s'en doute, des incidences redoutables sur la vie de nombreuses communes.

Une autre conséquence serait la possibilité ouverte au patronat portuaire de bénéficier, comme dans les autres secteurs, de toutes les formes d'emplois précaires et bon marché mises en place depuis plusieurs années et d'imposer une productivité à outrance sur le dos des travailleurs !

Par ailleurs, vous ne vous cachez pas de vouloir concentrer l'activité sur deux ou trois « euroports », une dizaine d'autres ports de commerce jouant un rôle secondaire de soupape de sécurité. Les autres ports seraient sacrifiés à plus ou moins long terme.

Vous conviendrez, dans ces conditions, qu'il faut quand même quelque culot pour soutenir que votre plan va « engager une nouvelle dynamique économique et développer l'emploi dans les zones portuaires ». Il s'agit au contraire, à notre avis, d'un plan de régression, de chômage, d'éclatement de la dimension nationale de nos activités portuaires. Une telle opération avait déjà été tentée en 1970-1971 par le ministre d'alors, M. Chalandon. Elle avait été repoussée. Mais il faut bien dire qu'aucun gouvernement n'était allé aussi loin et aussi fort, ce qui vous vaut les applaudissements du patronat et de la droite.

Henri Grellet estime pour sa part que vous avez choisi, je le cite, « le plus mauvais moment – la stagnation du trafic – pour plonger, pavillon dressé, dans la mensualisation, tenter, au mépris du métier, par la grâce d'une pirouette double, managementique et médiatique, de retomber sur ses gros sabots. Quelle initiative obscène – il faut traduire : grosse de "mauvais présages". » Je le crois.

Mais voilà, Maastricht oblige ! L'Assemblée a voté hier la modification de la Constitution préalable à l'adoption du traité. Aujourd'hui, vous en êtes déjà aux travaux pratiques. Vous ne perdez décidément pas de temps !

Où tout cela conduit-il la France ?

Dans ces conditions, vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, notre opposition de fond à votre projet de loi.

Dans votre réponse aux propositions de la C.G.T., vous soutenez que le Gouvernement a « toujours fait état de sa volonté de trouver une situation d'équilibre entre l'abrogation pure et simple du régime de 1947 formulée par certains et le maintien intégral d'un régime professionnel qui ne tiendrait pas compte des évolutions économiques et sociales de ces quarante dernières années ». C'est faux !

La vérité est que les dispositions de votre projet sur la mensualisation et la dépéréquation vident la loi de 1947 de son contenu fondamental ; elles la transforment en une coquille vide.

C'est vrai de la mensualisation, dont vous prétendez qu'elle « est absolument nécessaire, car elle reflète l'évolution de l'activité maritime, qui est devenue plus régulière et prévisible ».

Le patronat dit publiquement comme vous pour justifier une réforme qu'il appelle de ses vœux. Mais, dans le projet de convention collective nationale qu'il a élaboré – je ne parle pas de la petite brochure glacée qui nous a été envoyée, mais du véritable projet – on peut lire, à l'article 9, que : « la charge de travail des entreprises de manutention portuaire est soumise à des variations importantes », et qu'il convient donc de « mettre en place un système de modulation des horaires ». Le projet de convention ajoute qu'« 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 ».

Je garde le meilleur pour la fin : « Les salariés ne pourront être prévenus des modifications de leurs horaires que la veille pour le lendemain dans la plupart des cas. »

Voilà la convention collective que prépare l'U.N.I.M. Et l'U.N.I.M., ce sont les spécialistes, les patrons !

Quel formidable aveu que l'intermittence est bien la forme de la manutention qui correspond le mieux aux réalités actuelles des activités maritimes, qu'elle est moderne et progressiste dans la mesure où elle s'appuie sur les garanties et les acquis d'un statut.

Le problème ne réside donc pas dans le choix entre intermittence ou mensualisation. En vérité, ce que veut le patronat, et vous avec lui – je le regrette – c'est transformer les dockers de travailleurs intermittents avec garantie en travailleurs intermittents sans véritable garantie, c'est de passer d'un statut qui a fidélisé au fil de l'histoire une main-d'œuvre qualifiée, nécessaire au bon fonctionnement des ports et jouissant d'une garantie d'indemnisation pour les jours chômés, à une situation où le patronat pourrait intégrer et mensualiser l'effectif le plus réduit possible de dockers pour l'exploiter de manière optimale, liquider l'intermittence et installer, pour faire face aux heures de pointe, une main-d'œuvre d'appoint, totalement précaire, sous-qualifiée et sous-payée.

C'est, pour l'essentiel – vous avez dit le contraire hier – la tactique employée par Mme Thatcher contre les dockers britanniques en 1989. Le résultat est là : l'emploi a là-bas diminué de moitié, les salaires ont baissé en moyenne de 30 à 40 p. 100, les conditions de travail ont empiré.

Il ne faut pas chercher ailleurs la raison de l'acharnement du patronat. C'est avec le même objectif de surexploitation que, partout, en dehors des ports, il s'efforce de généraliser la précarité contre l'emploi stable et que, dans les ports, il veut imposer la mensualisation contre l'intermittence.

Quant à la dépéréquation, l'objectif est du même ordre.

Les dockers ont aujourd'hui une caisse nationale de chômage interne à la profession, alimentée par une cotisation identique pour chaque port et versée par les employeurs à partir de la masse salariale. Il s'agit là d'un système de solidarité nationale. Votre réforme veut faire exploser la caisse en supprimant ce principe de solidarité : les ports ayant une bonne activité ne paieront qu'une cotisation réduite, les autres se voyant taxés lourdement. Cela créerait, chacun le sait, une concurrence franco-française entre les ports, ce qui aboutirait inévitablement à la mise à mal de nombre d'entre eux.

C'est tout à fait inacceptable et c'est ce qui nous a conduits à déposer un amendement de suppression pure et simple du nouvel article L. 521-6 du code des ports maritimes figurant dans votre projet de loi.

Nous sommes, certes, conscients que le système actuel a ses imperfections. C'est une raison de plus pour rechercher par la négociation, comme cela avait été envisagé à la Libération, des évolutions qui préservent la solidarité nationale, les garanties des dockers, et qui définissent des critères favorisant l'activité et l'emploi.

Telles sont les raisons de fond, monsieur le secrétaire d'Etat, pour lesquelles nous sommes solidaires de la lutte des dockers. Ceux-ci ne se battent pas seulement pour la défense de leur statut, de leurs acquis, d'une manière « corporatiste », comme je le lis ici ou là dans une certaine presse, mais pour la filière portuaire tout entière, pour tous les salariés concernés, pour l'indépendance de notre pays, mise en cause, là aussi, par la conception supranationale de l'Europe que dessine le traité de Maastricht.

Dans cette lutte dont vous pouvez apprécier, cette semaine, l'ampleur, la détermination et l'esprit de responsabilité, la fédération C.G.T. des ports et docks a formulé des propositions qui permettaient d'engager de véritables négociations pour établir un accord-cadre national, préalable à des discussions locales. Votre prédécesseur, M. Le Drian, et vous-même vous y êtes obstinément opposés.

Vous voulez passer en force, mettre les dockers devant le fait accompli sans véritable discussion. C'est la raison pour laquelle notre groupe a décidé de déposer l'ensemble des amendements élaborés par la fédération C.G.T. des ports et docks, dans le but de vous contraindre à prendre position.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous l'aurez compris, si vous maintenez les dispositions qui vident le statut de 1947 de son contenu et constituent un grave danger pour l'avenir de nos ports et pour l'emploi, notre groupe votera contre votre projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'opinion publique et les grands médias nationaux semblent, depuis quelques semaines, porter un peu d'intérêt à nos ports, à nos régions littorales et aux enjeux lourds de notre économie maritime. Assurément, cette attention est suscitée par une crise : le conflit des dockers. Conflit éminemment symbolique, plus symbolique encore que ne le furent autrefois les crises provoquées par le désarmement du *France* ou par l'occupation de nos grands ports par les pêcheurs en colère.

Mais ne boudons pas notre plaisir : le maritime est à l'ordre du jour et, pour une fois, pas seulement en raison de l'intérêt que portent à la température de l'eau et aux embouteillages sur les routes les 15 ou 20 millions de touristes qui se précipitent chaque année à la même époque en direction de nos plages.

Le maritime est à l'ordre du jour, monsieur le secrétaire d'Etat, parce que vous avez eu la bonne idée de reprendre à votre compte le projet de loi préparé par votre prédécesseur, M. Jean-Yves Le Drian, à qui il convient de rendre hommage pour son courage et pour sa lucidité, un courage et une lucidité au demeurant bien mal récompensés par ses amis les plus proches.

Vous avez eu raison de suivre la voie qu'il avait tracée. Encore faut-il que les intentions soient conduites à leur terme sans déviation et sans dévoiement.

Vous avez affirmé votre détermination. Au nom du groupe R.P.R., mais aussi en tant que député du Havre et président d'une région qui abrite 40 p. 100 du potentiel portuaire national, je m'en réjouis. Néanmoins, nous vous jugerons aux actes et aux engagements précis que vous saurez prendre devant la représentation nationale.

Des engagements en ce qui concerne le projet de loi proprement dit qui, pour l'essentiel, doit rester ce qu'il est, mais aussi des engagements sur la politique maritime et portuaire que le Gouvernement entend développer dans les prochains mois.

Le projet de loi modifiant le régime de travail dans les ports maritimes va dans le bon sens. L'organisation actuelle de la manutention portuaire est, de l'avis général, l'une des causes essentielles de l'insuffisante compétitivité de notre filière de transport maritime et portuaire face à une concurrence extérieure qui est rude et qui a su résoudre les problèmes auxquels les ports français sont encore confrontés.

Diminuer les coûts et surtout renforcer la fiabilité de la manutention portuaire sont des objectifs économiques d'intérêt national. Leur réalisation est susceptible de donner une nouvelle vitalité à nos zones portuaires, d'y attirer de nouveaux investissements et de nouveaux trafics, de générer des emplois et de permettre à notre pays d'affirmer sa vocation de puissance maritime.

Encore faut-il que l'architecture, la logique même de votre réforme ne soit pas battue en brèche par des amendements ou par des mesures réglementaires qui en dénatureraient l'esprit. C'est sur des points précis que nous jugerons votre projet et le groupe R.P.R. se déterminera, au moment du vote, en fonction des assurances que vous nous donnerez et des choix qui auront été ceux du Gouvernement au cours du débat.

Il nous paraît légitime que les mesures du plan social d'accompagnement et les négociations qui, nous l'espérons, s'engageront avant la mi-juillet tiennent largement compte de l'état d'esprit des professionnels de la manutention. Ils accomplissent en effet une mission rude, difficile, dangereuse, et l'assument souvent de père en fils depuis près d'un demi-siècle, sans que jamais personne, et notamment ceux qui auraient eu toutes les raisons de le faire, ait mis en cause des habitudes, des avantages et des droits largement exorbitants de la réglementation du travail.

Mais le groupe R.P.R. n'acceptera pas pour autant que soit remis en cause ce que vous avez appelé vous-même les deux piliers de la réforme gouvernementale :

D'une part, la mensualisation d'une grande majorité des dockers, la suppression de l'intermittence et l'alignement sur le droit commun du travail ;

D'autre part, la dépéréquation de la prise en charge de l'indemnisation du chômage en vue de permettre à chaque communauté portuaire d'assumer ses responsabilités dans la gestion de ses effectifs. L'approche port par port est à nos yeux capitale. Nous ne pourrions pas cautionner une orientation ni accepter des amendements qui remettraient en cause ce principe.

Ces deux points sont essentiels et le groupe R.P.R., soucieux de donner toutes leurs chances aux ports français dans la compétition internationale, fera preuve de la plus grande vigilance pour que le Gouvernement aille jusqu'au bout d'une logique qu'il a lui-même proposée.

L'adoption du projet de loi est nécessaire, à condition d'en respecter l'esprit et la logique. Sera-t-elle suffisante pour rendre confiance et vitalité à des zones littorales et à des villes portuaires très durement touchées par les crises multiples et parallèles qui s'ajoutent les unes aux autres sans que l'opinion publique, peu concernée par notre économie maritime, en prenne toujours la mesure ? Nous ne le croyons pas et nous sommes inquiets.

En effet, le déclin, la crise de structure qui touchent les activités liées à la mer n'épargnent, semble-t-il, aucune de leurs composantes.

Ainsi, les incertitudes qui pèsent sur notre construction navale n'ont jamais été aussi grandes. Leur avenir semble moins lié à la qualité – évidente – de la technologie française qu'au bon vouloir de tel ou tel élu politique qui cherche des effets d'annonce dans les périodes qui précèdent les élections. La grave récession que connaît l'industrie de plaisance accentue encore la morosité qui s'étend sur les régions littorales de l'Atlantique.

Les pêches font l'objet d'une sorte de « casse » organisée, imposée par Bruxelles et financée sur fonds publics, alors même que le déficit en termes de balance des paiements dans ce secteur d'activité s'accroît d'année en année pour dépasser largement les 10 milliards de francs.

Notre flotte de commerce s'atrophie, perd des parts de marché. Son déclin ne semble inquiéter que quelques spécialistes. Mais aujourd'hui la crise financière d'une extrême gravité que traverse la Compagnie générale maritime doit conduire son actionnaire, c'est-à-dire l'Etat, à prendre ses responsabilités. Nous attendons des éclaircissements précis sur les intentions du Gouvernement en vue d'assurer l'avenir de la compagnie maritime nationale. Peut-on imaginer que l'on donne une nouvelle chance à nos ports tout en acceptant le naufrage progressif de notre flotte de commerce ?

Dans ce climat général de morosité et d'inquiétude, le Gouvernement a annoncé de bonnes intentions à l'égard des ports. Encore faut-il qu'il les traduise rapidement dans les faits.

Vous vous êtes engagé, monsieur le secrétaire d'Etat, à améliorer la desserte terrestre de nos ports. Très bien ! Mais le dossier de presse que vous nous avez transmis nous laisse sur notre faim.

Que signifie « le développement de la desserte par voie d'eau », alors que chacun sait que le Gouvernement n'a ni les moyens ni la volonté de mener dans ce domaine une politique ambitieuse en vue de combler progressivement le retard considérable pris sur nos voisins de l'Europe du Nord-Ouest ?

Il est vrai que la desserte ferroviaire va s'améliorer, notamment grâce à l'effort important sollicité et obtenu des collectivités territoriales. Mais que dire de la desserte routière et autoroutière, si vous n'êtes pas en mesure, aujourd'hui, d'annoncer officiellement que la desserte autoroutière des ports de Dunkerque, Boulogne, Calais, Le Havre et Rouen se fera selon le calendrier prévu et sans tenir compte des déclarations extravagantes faites ici ou là ? Nous attendons du Gouvernement des précisions sur ses projets concernant les autoroutes A 16 et A 29.

Sans doute avez-vous raison de vouloir moderniser les procédures de gestion du domaine public maritime afin de rendre attractifs les investissements, donc les créations d'emplois, sur certains territoires portuaires. Mais puisqu'un projet de loi semble enfin au point sur ce dossier à l'égard duquel, chacun le sait, certaines de nos administrations sont d'une sensibilité extrême, l'engagement que vous prenez de faire les meilleurs efforts pour qu'il soit déposé au cours de cette session ne nous suffit pas. Le Gouvernement est maître de l'ordre du jour des assemblées. Le Parlement n'est pas surchargé. Nous vous demandons de nous donner l'assurance que l'Assemblée nationale sera saisie d'un projet avant la fin de la session.

Enfin, il est excellent de vouloir augmenter les capacités financières des ports autonomes, et les responsables de nos six grands ports métropolitains seront heureux que soit allégée d'un point la rémunération de leur dotation en capital. Mais voyons les chiffres : 216 millions de francs pour la période 1992-1996, dont 27 millions « dans l'immédiat » dit le dossier, c'est-à-dire, pour 1992, 27 millions de plus pour les six ports autonomes métropolitains.

Permettez-moi de comparer ce chiffre aux 250 millions de francs que le conseil régional de Haute-Normandie, que j'ai l'honneur de présider, a versé en trois ans, de 1989 à 1991, aux ports autonomes du Havre et de Rouen, auxquels s'ajoutent 31 millions de francs au port d'intérêt national de Dieppe, c'est-à-dire à des établissements publics d'Etat qui ne sont pas sous l'autorité de la région.

S'y ajoutent 282 millions de francs en provenance d'autres collectivités territoriales, notamment le conseil général de la Seine-Maritime.

Au cours de la même période, les concours financiers de l'Etat aux trois grands ports normands ont été de l'ordre de 333 millions de francs. Sur ce point, je m'associe volontiers à la comparaison faite par deux de nos collègues - M. Duroméa, hier, et M. Hermier à l'instant - avec la période heureuse de 1975 où les dotations en capital allouées aux ports maritimes étaient de 2 milliards de francs ! Mais c'était une autre époque et une autre majorité.

Pour l'heure, les chiffres que j'ai cités font apparaître deux problèmes que l'on ne peut pas éluder : d'une part, un certain désengagement, ou plutôt un désengagement certain de l'Etat à l'égard de ses grands ports ; d'autre part, la participation financière croissante des collectivités locales, et tout particulièrement des régions.

C'est là une évolution peut-être nécessaire, sans doute difficilement réversible, mais qui ne peut rester sans conséquences sur le plan juridique et quant au mode d'élaboration des stratégies portuaires. Les régions littorales, notamment celles qui ont le privilège d'héberger de grands ports, ne pourront pas rester indéfiniment à l'écart des choix et des décisions dont on leur demande de prendre une part toujours croissante du financement.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, un sujet de réflexion dans le cadre de la réforme tranquille que souhaite engager le Premier ministre.

Sans doute certains d'entre vous penseront-ils, mes chers collègues, que les propos que je viens de tenir sont quelque peu éloignés du sujet qui nous occupe : le statut des dockers. Je suis, pour ma part, convaincu du contraire.

Réformer le travail dans nos ports, c'est bien, à condition de le faire vraiment, sans passion et en tenant compte des situations personnelles ou locales douloureuses que cela peut provoquer, mais avec détermination.

Au demeurant, si symbolique soit-elle - pas seulement pour le maritime et c'est sans doute pourquoi elle suscite tant d'effervescence - la réforme du statut des dockers ne peut être que le point de départ d'une politique de la mer digne de la France.

M. Ambroise Guellec, sous l'autorité de M. Jacques Chirac, vous a montré la voie.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Laissez-nous rire !

M. Antoine Rufenacht. M. Jean-Yves Le Drian n'a pas démérité. Et pour votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez dix mois devant vous, « le dos au mur », comme l'a dit M. le Premier ministre, ce qui donne nécessairement du courage pour transformer l'essai.

Le groupe du R.P.R. vous soutiendra sur ce projet de loi, s'il a le sentiment que vous voulez véritablement transformer l'essai. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole est à M. René Couanau.

M. René Couanau. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, qu'il faille adapter la législation concernant le régime du travail dans les ports maritimes, personne ici ne peut raisonnablement le nier. La loi de 1947, c'est évident, n'est plus d'actualité. Encore n'est-ce pas tant la loi de 1947 elle-même qui s'opposait aux adaptations et aux évolutions rendues nécessaires que ses textes d'application et surtout la pratique observée dans les ports depuis près de cinquante ans.

Qu'il faille d'urgence prendre des mesures d'envergure pour rendre, s'il en est encore temps, la compétitivité à notre réseau portuaire, personne non plus n'oserait ici soutenir le contraire. Les parts de trafic détenues par notre pays s'amenuisent. La concurrence va être rude dans une Europe plus ouverte. Il y va non seulement de nos positions dans le commerce maritime international, mais aussi d'un réseau portuaire français, doté pourtant de grandes possibilités de performances. Il y va également de 250 000 emplois directs, indirects ou induits et, ce qui n'est pas mince, du développement des régions maritimes françaises, dont l'économie est centrée autour des pôles que constituent les grands ports autonomes et les ports d'intérêt national ou régional.

Dans ce plan de redressement indispensable, la modification du régime de la manutention n'est pas tout, mais elle est essentielle.

Elle n'est pas tout, et ce serait à la fois injuste et erroné de faire porter aux dockers toute la responsabilité de la situation dans nos ports et d'attribuer toutes les rigidités au système juridique mis en place par la loi de 1947. Les rapports ne manquent pas, qui mettent aussi en évidence le poids des structures et les handicaps de toute nature dont souffre la filière portuaire française.

Le plan de modernisation présenté il y a quelques mois par votre prédécesseur comportait d'ailleurs non pas une, mais cinq mesures structurelles formant, selon le gouvernement de l'époque, « un ensemble cohérent d'actions convergentes » et destinées à lever progressivement ces handicaps. Avec la nouvelle organisation de la manutention, les quatre autres volets de ce plan étaient les suivants :

Développer les dessertes terrestres et ferroviaires des ports ;

Augmenter les capacités financières des ports autonomes ;

Adapter les procédures douanières ;

Et, surtout, améliorer les procédures de gestion du domaine public portuaire.

Il faudrait, à mon sens, y ajouter un volet oublié : l'aide financière à l'équipement de tous les ports.

Il va de soi qu'une réforme qui prendrait en compte un seul volet de ce plan, celui de la manutention, apparaîtrait non seulement comme partielle et sans doute inopérante, mais risquerait de faire penser - on vous en fait déjà grief - qu'à défaut de vouloir vraiment revivifier l'activité portuaire dans notre pays, on vise seulement à régler des problèmes de personnels ou de syndicat - au singulier.

Nous attendons donc la mise en œuvre de toute la politique portuaire.

Je voudrais insister, à mon tour, sur l'urgente nécessité, d'une part, d'améliorer les dessertes routières et ferroviaires des ports français ; d'autre part, de régler le problème du domaine public portuaire sur lequel des entreprises nouvelles doivent pouvoir s'installer sans crainte, sans risque et pratiquement les pieds dans l'eau.

Mais il est vrai que dans ce plan d'ensemble, si plan il y a toujours, la réforme de la manutention est essentielle.

D'abord parce que le régime actuel est un facteur important, sinon le seul, des surcoûts qu'enregistrent les ports français. Les chiffres sont ici sujet à discussion, selon les ports et les références étrangères. Mais si l'on estime entre 30 et 50 p. 100 les écarts de coût de passage portuaire entre la France et les grands ports européens, la manutention entrant pour une part estimée à 50 p. 100 dans ce coût, c'est évidemment là que gisent en grande partie les gains possibles de productivité.

Ce projet de loi, on l'a dit, repose sur deux piliers : la mensualisation des dockers et la dépéréquation, c'est-à-dire la fin du système actuel de péréquation nationale intégrale des indemnités versées aux dockers inemployés.

C'est la mensualisation qui suscite le plus de questions. Les parties en cause n'ont pas manqué de les poser et continuent de le faire. Pour ma part, j'en réduirai le nombre à six.

Première question : la mensualisation créera-t-elle le chômage ?

Il va de soi - et vous ne vous en cachez pas, monsieur le secrétaire d'Etat - que le plan mis en place entraînera des suppressions d'emplois. La mensualisation proposée aux

dockers, qui aligne en grande partie leur statut social sur celui des autres salariés, s'accompagne d'un plan social destiné à financer des départs dont le nombre n'est pas fixé, mais qui réduiront naturellement le taux élevé d'inemploi constaté actuellement dans les ports. Il y aura donc réduction du nombre d'emplois de dockers.

Vous présentez cette réduction comme nécessaire pour préserver les autres emplois. On comprend cependant que cette mesure soit difficile à accepter par les intéressés, même si les conditions financières de départ sont exceptionnelles, et délicate à mettre en œuvre, car il s'agit d'une profession tout à fait spécifique, dont il faut respecter, disons, pour reprendre un terme utilisé ailleurs, le « caractère propre » et les conditions de travail exigeantes.

Deuxième question : la mensualisation rendra-t-elle précaires les emplois de dockers ?

L'argument est moins recevable. La mensualisation présente, au contraire, l'avantage des contrats à durée indéterminée. De plus, l'entrée dans une entreprise procure, à mon sens, davantage de garanties pour la formation, la carrière et l'avancement des dockers, et même pour leur sécurité dans le travail, qu'une situation qui finirait, même dans le cadre du statut de 1947, par devenir totalement précaire, faute de trafic, faute de financement des indemnités versées pour l'inemploi et faute d'une réduction des effectifs opérée à temps.

Troisième question : le plan de modernisation et le nouveau statut des dockers auront-ils vraiment des effets, et à quelle échéance, sur les coûts portuaires ? Autrement dit, les gains de productivité peuvent-ils être répercutés - et quand ? - dans les prix de passage portuaire ? Telle est évidemment la question fondamentale, puisque c'est la justification de la réforme.

A cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, nous manquons de données économiques chiffrées nous assurant notamment que tout le monde, comme l'on dit, « jouera bien le jeu ».

Il ne faut pas se cacher que le coût du plan social d'accompagnement, supporté en partie par les entreprises de manutention, notamment les petites entreprises et dans les ports d'intérêt national, réduira fortement, et pendant plusieurs années, les marges de productivité répercutables dans les prix. Peut-être êtes-vous en mesure de nous faire part d'estimations prévisionnelles sur ce point ?

Quatrième question : la réforme introduira-t-elle une simplification dans les rapports entre les dockers et les entreprises de manutention ?

C'est l'objectif affiché. Il est clair cependant que, dans un premier temps au moins - mais de quelle durée ? - la situation ne va pas être simple.

Ainsi, dans les ports moyens ou petits, mais aussi dans les ports autonomes, l'entreprise aura des rapports avec quatre catégories d'employés au moins : le personnel propre à l'entreprise ; les dockers mensualisés liés à l'entreprise par un contrat de travail à durée indéterminée ; les dockers intermittents, conservant leur statut et payés à la vacation ; les dockers occasionnels, enfin, en main-d'œuvre d'appoint.

Cette cohabitation, en dehors des différences éventuelles de rémunération, sera, n'en doutons pas, dure à vivre, d'autant que les accords locaux demeureront en vigueur, au moins pour un certain temps. L'on en vient ainsi à se demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si des solutions transitoires ne devraient pas être imaginées, surtout dans les ports autres que les ports autonomes, mais sans naturellement prendre le risque de captation de tout le trafic par ces derniers, qui assurent déjà 80 p. 100 du tonnage.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Très bien !

M. René Couanau. La période qui s'écoulera avant la réalisation finale du plan social, avant la conclusion d'une convention collective nationale - laquelle relève, je le rappelle à l'intervenant précédent, des seuls partenaires sociaux - et avant la révision, indispensable, des accords locaux, sera naturellement critique. Nous aimerions connaître les dispositions que vous prendrez pour assurer « en douceur » le passage de cette période.

Cinquième question : faut-il, ou peut-on, définir plus clairement, en 1992, ce qu'est la « manutention portuaire » ? Où commence-t-elle ? Où se termine-t-elle ? Pour éviter conflits et malentendus, ne faut-il pas être plus précis ? Bien entendu, cela ne relève pas de la loi. Mais éviterez-vous, dans la préparation des décrets d'application, les discussions à ce sujet, pour tenir compte à la fois des conditions d'emploi des titulaires de la carte de dockers et des conditions techniques et économiques nouvelles du commerce maritime et portuaire ?

Sixième question, enfin : toujours dans les ports les plus modestes, un problème se pose pour la gestion des fonds nécessaires au financement du plan social d'accompagnement. Afin d'éviter des confusions dans l'application de ce plan, afin d'éviter aussi que des entreprises nouvelles de manutention, profitant du nouveau système, ne viennent cueillir ultérieurement les fruits des efforts consentis par les entreprises existantes pour financer ce plan, il serait judicieux d'instituer une caisse locale destinée à recueillir et à gérer les fonds correspondant au plan social. Ce serait un facteur de clarté et de responsabilisation.

Responsabiliser me semble d'ailleurs être le mot clef de la réforme que vous présentez. Sa mise en œuvre suppose donc que l'on ne se contente pas d'envisager seulement le vote d'une loi. Encore faut-il que celle-ci soit bien appliquée. Or elle ne pourra l'être que dans la concertation et la discussion. Toute solution de force de part ou d'autre se retournerait contre l'objectif.

Nos ports ont suffisamment souffert d'une situation floue depuis plusieurs années et de la situation de tension depuis quelques mois ; ils ne pourraient en endurer davantage. Le projet pose des principes. Si ces derniers restent en l'état jusqu'à la fin de la discussion, ils me paraissent adéquats. Mais tout dépendra des textes et des conditions d'application.

C'est pourquoi nous serons attentifs durant ce débat, monsieur le secrétaire d'Etat, autant à ce que vous nous direz de vos intentions à ce sujet qu'au texte lui-même que vous nous soumettez. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. Aimé Kergueris.

M. Aimé Kergueris. Monsieur le secrétaire d'Etat, la loi sur le travail maritime que vous nous présentez aujourd'hui vient à point nommé pour tenter de redonner à la France la place qu'elle n'aurait jamais dû perdre sur le marché européen du trafic maritime.

Certes, la lourdeur du système actuel de la manutention portuaire n'est pas la seule cause du détournement croissant de trafic vers des ports étrangers. Cependant elle en est, vous l'avez vous-même reconnu, ainsi que notre rapporteur, le premier maillon.

Du 6 septembre 1947 au 13 mai 1992, quarante-cinq ans séparent la loi réglementant la manutention portuaire du projet de loi que vous nous soumettez. Compte tenu du formidable bond en avant que non seulement la France, mais également tous les autres pays ont fait pendant ce laps de temps, il apparaît évident qu'un texte datant de l'immédiat après-guerre n'est plus adapté aux réalités de nos jours.

Il ne correspond plus ni au réel travail des dockers, ni aux défis que la France doit relever à l'heure du grand marché européen. En un mot, il est devenu pervers.

En quarante-cinq années, le travail des dockers est passé de la simple tâche manuelle à un travail de spécialiste hautement qualifié.

Jusqu'à la première moitié du XXe siècle, les marchandises sont conditionnées par sacs adaptés à la force humaine. L'arrivée à quai d'un navire exige alors la mobilisation de plusieurs centaines d'ouvriers qui travailleront pendant plusieurs jours pour charger ou décharger les marchandises.

Cette activité tout à fait atypique, car liée à l'arrivée des bateaux, nécessitait une réglementation particulière permettant aux entreprises portuaires d'engager rapidement un grand nombre de dockers et de s'en séparer une fois les opérations terminées.

Parallèlement, il fallait assurer aux ouvriers un revenu permanent suffisant, même en cas de non-emploi.

La loi de 1947 a donc organisé le travail de manutention portuaire en tenant compte à la fois du caractère intermittent de l'emploi et des droits à garantir à l'ouvrier docker.

Cette réglementation qui accordait une priorité d'embauche et une indemnité de garantie, en contrepartie d'une disponibilité au gré des arrivages, ne se justifiait qu'au regard de la

très grande irrégularité des besoins de main-d'œuvre. Or, au fil des années, les progrès techniques et l'apparition des lignes régulières maritimes ont rendu quasiment inexistante cette irrégularité sur laquelle reposait la loi de 1947.

Les entreprises portuaires ont donc perdu progressivement leurs caractéristiques particulières pour se rapprocher des entreprises classiques. Les tâches manuelles, pénibles et répétitives, ont été transférées des hommes aux machines. Dans les années 1970, l'apparition du conteneur a radicalement transformé le conditionnement des marchandises et, par là même, les opérations de chargement et de déchargement. Dans les années 1980, l'informatique a permis de remplacer les emplois de manœuvre par des fonctions de conduite et de surveillance.

L'image du docker portant des sacs sur le dos et ne faisant appel qu'à sa force physique a donc fait place à celle du docker sachant manier l'outil technique et informatique. D'activité de main-d'œuvre à qualification limitée, la manutention portuaire est devenue une activité à plus grande technicité, permettant un emploi régulier, mais exigeant une formation et une qualification nouvelle.

Ces données nouvelles ont, par elles seules, rompu l'équilibre de la loi de 1947. Or, en imposant aux entreprises portuaires des obligations qui ne correspondaient plus à la réalité, cette réglementation, sous la pression des syndicats, a maintenu un système qui ne se justifiait plus.

La loi de 1947, qui était à l'origine un compromis entre les besoins des ports et la sécurité des dockers, a, au fil des ans, dévié vers un régime de surprotection des dockers, laissant les ports et l'Etat devant une situation de fait incontournable et ingérable. Utilisant les failles des textes en vigueur, le syndicat des dockers a, dans chaque port, renforcé son pouvoir jusqu'à contrôler tout le système. Ainsi, alors que les progrès techniques auraient dû réguler l'emploi, la plupart des ports français souffrent de sureffectif. Prévaut actuellement une situation tout à fait exorbitante du droit commun, dans laquelle l'employé n'a aucun lien de subordination avec son employeur, l'entreprise payante n'étant pas maître de l'emploi.

Il est clair que cette situation ne pouvait durer indéfiniment, sauf à mettre les ports français dans une situation de faillite irréversible.

Malgré ses trois façades maritimes, la France n'est pas le grand pays maritime qu'elle devrait être.

Au-delà des demandes de crédits et de mesures nouvelles que mes collègues de l'opposition et moi-même réclamons à chaque session budgétaire, il est certain que la réglementation concernant la manutention portuaire est primordiale pour l'avenir des ports français. Or, dans le système actuel, que constatons-nous ?

En 1980, les ports français assuraient environ 75 p. 100 en tonnage des importations françaises. En 1990, ils n'en assurent plus que 59 p. 100 à peine. Au total, les ports français n'assument que la moitié de notre commerce extérieur en volume et que le quart en valeur.

Parmi les raisons de la détérioration de leurs performances, le manque de fiabilité et de compétitivité de la manutention portuaire occupe une des premières places. En effet, la manutention coûte près de 65 p. 100 du coût de passage d'un conteneur dans un port français.

Pour un conteneur manutentionné au Havre, il en coûtera au total 1 125 francs par boîte, quand il n'en coûtera que 1 000 francs à Rotterdam ou 750 francs à Anvers. Pour des fruits en cartons non palettisés, il en coûte 490 francs de manutention par tonne au Havre, contre seulement 190 francs par tonne à Anvers.

Ces écarts et la menace des grèves sociales expliquent en grande partie le détournement de trafic auquel nous assistons au profit des ports étrangers et contre lequel nous devons réagir.

La qualité et le coût de la prestation portuaire sont les seuls critères de choix d'un port plutôt que d'un autre. Or, dans le climat actuel, il nous faut jouer avec les règles que la compétition internationale nous impose. Un système qui rend plus cher un déchargement à Marseille qu'à Anvers pour une livraison à Lyon est à changer.

Ne rien faire serait méconnaître les atouts dont nous disposons et, surtout, méconnaître les enjeux pour la France de demain, lesquels enjeux sont multiples.

Ils sont d'abord européens.

La France avec ses 3 000 kilomètres de côtes est sans aucun doute le pays géographiquement le mieux placé pour être le carrefour des échanges de la grande Europe avec le monde. Les ports français constituent donc un formidable atout pour l'économie nationale. Situés sur nos quatre façades maritimes, ils sont incontestablement un joker qui ne doit pas être gaspillé.

L'ouverture du marché unique européen pourrait permettre à nos ports d'être davantage les points d'entrée et de sortie d'une grande partie des échanges de l'Europe avec le reste du monde. Mais la vocation des ports français ne doit pas se limiter à notre seul commerce extérieur. Ils doivent être les lieux de passage d'une grande part du trafic international. Là doit être notre ambition.

En outre, l'ouverture du marché européen va, selon les études menées, entraîner une intensification de la compétition entre produits de la C.E.E. et produits d'origine hors C.E.E. Cette compétition passera par la création de centres de distribution à l'intérieur de l'espace communautaire. Parmi ces sites, les ports seront, à n'en pas douter, des plates-formes essentielles. A nous de faire en sorte que les ports français soient en première ligne.

Mais les enjeux sont aussi économiques et sociaux.

L'importance des ports français dans notre commerce extérieur est considérable. Ils assurent 50 p. 100 de notre commerce extérieur en tonnage et 25 p. 100 en valeur. Sur le plan social, 50 000 emplois directs et 200 000 emplois indirects dépendent de l'activité portuaire.

En dehors des emplois induits, il y a, à l'heure actuelle, un fort taux de chômage chez les dockers. Cela m'amène à poser une des questions les plus importantes du débat : quelles sont les mesures sociales d'accompagnement de votre projet de loi ?

Certes la réforme est nécessaire, voire vitale pour l'avenir de nos ports et pour notre commerce extérieur, mais elle ne doit pas être réalisée sans un plan social efficace et cohérent.

La réforme de la manutention portuaire est une bonne chose en ce qu'elle tend à rendre à la France la place qui doit être la sienne dans les échanges maritimes, surtout à l'heure du grand marché européen. Elle est une bonne chose en ce qu'elle rattache les ouvriers dockers à l'entreprise et responsabilise les ports par la dépéréquation.

Cependant elle ne doit s'entendre que dans le cadre d'une réforme beaucoup plus large visant à moderniser l'ensemble de la filière portuaire. C'est l'assurance que je souhaiterais obtenir ici aujourd'hui.

Dans votre intervention d'hier, vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, employé trois termes qui me paraissent importants : urgence, modernité, responsabilité.

L'urgence remonte à dix ans, puisque notre faiblesse date précisément de la modernisation de la filière dans les autres ports européens.

Nous avons tous sur ces bancs la volonté de moderniser les ports français, et je ne parle pas que de nos ports autonomes. On constate également un retard d'investissement dans les ports d'intérêt national et dans les ports décentralisés, retard dû en grande partie au blocage de la manutention. Ce retard, nous devons le rattraper très vite !

L'Etat a une part de responsabilité dans cette situation. Il ne peut se prévaloir, encore une fois, de la décentralisation pour ne pas aider les ports d'intérêt national et les ports décentralisés. Je pense tout particulièrement aux ports de pêche, notamment Lorient qui traverse actuellement une phase très difficile.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous le savons, cette loi est aussi une loi de responsabilité et d'avenir. Elle va enfin permettre aux acteurs locaux d'agir au lieu de subir comme ils l'ont fait jusqu'à présent. Elle doit permettre de créer à nouveau des emplois dans les zones portuaires.

Votre prédécesseur, M. Le Drian, dont je salue le courage et la ténacité, a souligné qu'il s'agissait d'une question de vie ou de mort pour les ports français. Je le crois aussi.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ce texte doit donner un nouvel élan à notre activité portuaire. Les intervenants de la filière portuaire fondent sur elle un grand espoir. Le projet que vous nous soumettez va dans le bon sens. C'est pourquoi nous le soutiendrons, sauf, bien entendu, si des amendements

de dernière minute venaient le dénaturer. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Lacombe.

M. Jean Lacombe. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, hier, notre collègue Philippe Sanmarco, en s'opposant à la question préalable, affirmait notre volonté de débattre du régime du travail dans les ports maritimes. Je m'en félicite. En effet, il ne s'agit pas de dire, ici même, depuis des années à chaque occasion, notamment lors du vote de la loi de finances, que tout ne va pas pour le mieux dans le monde maritime en général et dans les ports en particulier si, lorsque nous avons enfin la possibilité d'en discuter, nous nous dérobons. Il est vrai que l'exercice est difficile, surtout lorsqu'il s'agit de modifier un dispositif qui entraînera un nouveau type de relations entre les manutentionnaires et les dockers. L'idée de réforme n'a jamais été facile pour l'homme au-delà du discours. Dans le domaine qui nous occupe, on ne change pas aussi facilement les habitudes prises pendant quarante-cinq ans d'application d'une loi. Aussi, dès lors qu'il s'agit de définir des règles par la loi, il était inévitable que nous prenions chacun nos responsabilités.

« Mieux vaut tard que jamais » dit le proverbe. Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de rappeler que nous sommes un certain nombre sur ces bancs à avoir depuis longtemps tiré la sonnette d'alarme. Au cours des dernières années, notre collègue Jean Beaufils avait, à la demande de notre assemblée, rédigé un excellent rapport - comme d'ailleurs celui qu'il nous a présenté hier - dont les conclusions décrivaient très clairement et objectivement, à moins d'être de mauvaise foi ou aveugle, la réalité portuaire. Malheureusement, les faits lui donnent raison.

Il écrivait : « Il n'est que temps d'éviter qu'une spirale néfaste entraîne l'anéantissement des efforts réels consentis pour accroître la compétitivité de nos ports. »

Il est juste de rappeler que des efforts ont été accomplis - très diversement - par les hommes eux-mêmes d'abord, dockers ou manutentionnaires, dans le cadre d'accords locaux, mais aussi par l'Etat et par les collectivités locales, séparément ou contractuellement, grâce à leurs investissements. Il s'ensuit aujourd'hui des situations diverses ou même contradictoires. La situation au Havre n'est pas la même qu'à Marseille ou à Dunkerque ; la situation à Nantes n'est pas la même qu'à Bordeaux ou à Dieppe.

M. Antoine Rufenacht. Heureusement !

M. Jean Lacombe. En revanche, s'imaginer qu'à coups d'investissements lourds - et tout le monde sait combien ils le sont dans les ports - ou de réformes des conditions de travail on réglera les problèmes, serait tromper l'opinion. Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, n'avez-vous pas déclaré fort judicieusement, lors de votre prise de fonctions, que « la réforme de l'emploi des dockers ne serait pas le printemps des ports français » ?

Je ne reprendrai pas ici toutes les données qui ont été rappelées par le rapporteur ou celles que nous ne manquons pas de développer dans nos rapports budgétaires, chaque session d'automne.

Nous ne sommes pas maîtres du commerce international maritime, mais il serait regrettable, alors que son volume augmente, que nos places portuaires, comme d'ailleurs notre marine marchande - mais je n'évoquerai pas cette question, même si elle est liée - voient leur trafic décroître dangereusement.

Les responsabilités passées ou actuelles sont connues et les causes sont multiples. Tous ceux qui, dans le secteur public comme dans le secteur privé, participent au commerce maritime et qui utilisent ou des ports ou des compagnies de transport autres que nationaux s'inscrivent dans cette spirale du déclin, dénoncée le plus souvent d'ailleurs par vos amis, monsieur Duroméa. Mais, attention, ce serait pure démagogie que de se contenter de le dire, car les solutions sont très difficiles à définir et surtout à mettre en œuvre. De nombreux collègues sur ces bancs et moi-même l'avons dit à plusieurs reprises : dans le désordre international existant sur le plan maritime, l'espace européen est une voie nécessaire et l'harmonisation s'impose. Il en est de même d'ailleurs sur le plan social, en particulier pour le droit du travail.

Aujourd'hui, il est urgent de poser concrètement le problème des voies assurant la desserte portuaire. On relève des contradictions dans les choix gouvernementaux, comme dans ceux des collectivités locales, lorsqu'il y a choix, du moins, car, hélas ! souvent il n'y en a pas. Je vous propose, monsieur le secrétaire d'Etat, de dresser rapidement un rapport sur ce sujet, sur la base duquel nous pourrions ouvrir un débat si nous voulons, un jour, emporter l'adhésion de l'opinion et donc de ceux qui doivent participer au financement, et éviter de nous trouver - comme pour l'emploi des dockers - dans une situation inextricable et anachronique, marquée de contradictions flagrantes et graves.

Plus difficile sera de définir, avec tous les risques que cela comporte, de nouvelles conditions d'accès au domaine public maritime dans lequel sont créées les zones industrielles et portuaires, lieux privilégiés d'échanges et d'investissements productifs. Il est vrai que la législation actuelle constitue un handicap certain pour nos ports, mais, d'un autre côté, réformer l'accès au domaine public maritime peut créer des conditions défavorables à l'investissement productif c'est-à-dire à la création de zones industrielles ou portuaires.

Enfin, l'examen au Parlement de ces questions de modernisation de la filière portuaire rendra plus crédible la nécessaire modification du régime du travail dans les ports maritimes sans laisser dans l'opinion cette détestable impression que les dockers sont responsables du déclin de notre outil portuaire, alors que c'est faux. Notre système, qui date de 1947, l'a mis sous la responsabilité directe de l'Etat, en y associant les représentants des dockers et des manutentionnaires que l'on ne peut qualifier d'employeurs puisque - tout le monde le sait - ils n'en assurent ni les risques ni les responsabilités. Si d'aventure, aujourd'hui, certains facilement - trop facilement -, veulent faire des dockers les responsables du déclin portuaire français, ils n'en font que des boucs-émissaires pour mieux cacher leurs propres responsabilités, ce qui risque de retarder d'autant, et pour longtemps, le nécessaire sursaut pour une prise de conscience salutaire et pour la mise en œuvre de la solidarité de la communauté portuaire, indispensable pour résoudre la dramatique question qui nous est aujourd'hui posée.

La loi de 1947, sans revenir sur le dispositif qu'elle mettait en œuvre, créait, c'est vrai, une solidarité nationale et locale en cas d'inemploi. Ce régime était d'autant plus novateur que n'existaient pas tous les systèmes sociaux de solidarité que nous connaissons aujourd'hui. Mais il faut rappeler - même si on l'a déjà dit - que ce système provisoire avait une contrepartie redoutable : c'était, lorsque l'inemploi augmentait au-delà de 25 p. 100, le retrait de la carte à un certain nombre de dockers.

M. Philippe Sanmarco. Absolument !

M. Jean Lacombe. La suite, on la connaît. Ce système a provoqué des disparités considérables entre les ports, entraînant une dérive en contradiction totale avec la volonté unanime de ses auteurs.

Ceux qui ont fait des efforts collectivement, par la négociation d'accords locaux, par la réduction d'équipes notamment, pour augmenter la productivité et le dynamisme portuaires, paient, au nom d'une prétendue solidarité, en faveur de ports qui n'ont pas accompli les mêmes efforts. Autrement dit, en retour, le dynamisme ne paie plus

Ce système n'est plus possible aujourd'hui eu égard à la situation réelle de nos ports, situation qui a largement été évoquée même si l'on peut discuter le bien-fondé de certains arguments qui ont été avancés.

En outre, ce système, qui n'a pas suivi les adaptations prévues dès 1947, aboutit à des paradoxes tel que celui qui voit l'inemploi devenir trop important par rapport à l'emploi.

Ainsi envisagées dans le projet de loi, la responsabilisation de chacune des places portuaires par la suppression du système de péréquation et celle de chacun des partenaires, manutentionnaires et dockers par la mensualisation d'un certain nombre de dockers, dans les entreprises relèvent de deux principes auxquels, dans le contexte actuel, il est difficile de s'opposer.

Mais voter ce projet n'est qu'une partie, nécessaire, du chemin, monsieur le secrétaire d'Etat. Il faut en outre prendre des dispositions pendant la mise en œuvre du plan social, et au-delà, pour qu'une solidarité réelle et exceptionnelle puisse encore jouer...

M. Philippe Sanmarco. Très bien !

M. Jean Lacombe. ... pour encourager les partenaires à négocier un accord, à signer une convention collective qui définisse une profession, les conditions de recrutement, la formation, le régime des congés, les conditions de travail. C'est l'accord qu'il eût fallu négocier depuis plusieurs mois. Le vote de la loi est certes nécessaire, mais, sans garde-fou et compte tenu du vide qu'elle peut ouvrir dans certaines places, elle irait à l'encontre de l'objectif poursuivi. De l'accord entre les partenaires dépend l'avenir portuaire, plus que, – comme c'est, hélas ! souvent le cas – du vote de la loi.

Vous nous avez invités, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les différentes rencontres avec les partenaires sociaux, à inscrire le débat parlementaire dans cette voie, en amendant le projet. Mes amis et moi-même l'avons fait. De l'esprit de responsablité que les uns et les autres manifesteront dans ce débat dépendra la qualité du texte que nous voterons. Nous y sommes prêts en ce qui nous concerne car, comme vous l'avez observé, cela revient à reconnaître une fois encore l'importance et la nécessité du travail parlementaire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi relatif à la réforme du régime de travail dans les ports maritimes aurait été plus efficacement ressenti et accueilli dans l'opinion publique et dans cette assemblée s'il avait été davantage inséré dans un plan de rénovation des activités portuaires.

Vous avez, monsieur le rapporteur, présenté ce plan dans votre rapport écrit dont nous sommes très certainement nombreux ici à approuver les lignes directrices.

Mais, comme l'a dit M. Rufenacht, il était nécessaire de « chapeauter » le projet de loi que vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, d'engagements gouvernementaux solennels, répondant au chapitre III du rapport de M. Beaufils. C'est, en effet, une grande politique portuaire que devrait proposer le Gouvernement de la France à la veille de 1993. Nous sommes à ce sujet impatients. Il s'agit d'assurer la modernisation de l'ensemble des atouts économiques que représentent les ports français.

Que l'on nous comprenne bien, monsieur le secrétaire d'Etat. Quelles que soient nos origines géographiques et politiques, nous, élus du littoral français, portons en nous une certaine révolte, je dirais même une révolte certaine, que nous avons contenue jusqu'à présent, mais notre capacité d'y résister a des limites. L'élu du Pas-de-Calais que je suis peut en parler quand il constate les dégâts provoqués dans les ports du littoral du Pas-de-Calais faute de politique nationale en la matière.

La France a trop oublié qu'elle pouvait faire de ses ports une ambition nationale. C'est le vrai problème. Il est donc urgent d'agir. Les chiffre officiels le démontrent ; mes collègues les ont cités. Faudra-t-il descendre dans la rue et crier que la part des importations transitant par les ports étrangers, belges en majorité, est passée de 15 p. 100 en 1983 à 29 p. 100 en 1990, et que celle des exportations françaises transitant par les ports étrangers est de 18 p. 100 aujourd'hui alors qu'elle était de 12 p. 100 en 1983 ? Voilà pourquoi nous vous lançons un S.O.S.

Il est impératif, certes, de comprendre que la compétition européenne impose de revoir les conditions d'exécution de la manutention et des prestations portuaires. Mais il aurait fallu insérer la réforme proposée aujourd'hui dans une politique nationale de développement économique des régions portuaires, une politique plus mobilisatrice de toutes les énergies régionales, professionnelles et sociales.

Les coûts de manutention sont plus élevés en France et nos ports sont handicapés de ce fait par l'addition des charges liées au passage des marchandises dans les ports. Il fallait, il faut donc revoir et réformer les composantes des coûts qui alourdissent les prix de revient de l'importation et de l'exportation des produits passant par les ports. Il s'agit de permettre aux ports français de retrouver une compétitivité à la veille de 1993. Il faut plus que jamais en prendre conscience à l'heure où l'Assemblée nationale a consacré le caractère irréversible de la Communauté européenne. Mais la composante qu'est le coût de la main-d'œuvre représentée par les dockers ne constitue qu'une partie du coût global généré par les handicaps bien français que subissent les entreprises portuaires françaises. M. Duroméa a eu raison de le souligner hier à cette tribune, tout comme l'ont fait mes collègues Guellec, Blum, Rufenacht et Couanau avant moi.

Je suis en mesure, comme député du littoral du Pas-de-Calais et conseiller régional de la région Nord-Pas-de-Calais, de juger les handicaps importants liés au retard d'une politique d'aménagement du territoire en direction et à partir de nos ports. Nous qui vivons tout près de la Belgique et de la Hollande, nous ressentons la conséquence de cette absence de politique d'aménagement du territoire depuis plusieurs années : c'est la dérivation des trafics vers les ports concurrents de nos voisins du nord-ouest de l'Europe. Ainsi, les ports belges et hollandais représentent désormais un trafic de 600 millions de tonnes, soit environ dix fois plus que l'ensemble du trafic des trois grands ports régionaux – Dunkerque, Calais, Boulogne – qui faisaient pourtant hier notre fierté et qui doivent continuer à la faire. Ainsi, Rotterdam fait aujourd'hui presque autant que l'ensemble des ports français. Les ports de Calais et de Boulogne, monsieur le secrétaire d'Etat, au lieu d'être joués depuis dix ans comme des atouts-maîtres du développement économique régional, sont devenus les villes les plus sinistrées par le chômage du département du Pas-de-Calais, et le chômage des dockers n'est qu'une cause très partielle, donc mineure, de cette situation sociale sans cesse aggravée depuis dix ans.

N'est-il donc pas temps que nous tirions la sonnette d'alarme ?

N'est-il pas nécessaire de dégager – j'insiste sur ce point – un consensus national sur une nouvelle politique d'aménagement de nos ports et d'aménagement du territoire de nos régions en fonction de nos ports, quand on mesure que le trafic des marchandises diverses a augmenté entre 1980 et 1990 de 160 p. 100 à Hambourg et à Rotterdam et de 150 p. 100 à Anvers ?

Il ne suffit pas – j'y insiste – de réduire les coûts de production par la réforme du régime du travail dans les ports maritimes. Il faut aussi améliorer la desserte terrestre des ports, comme l'a écrit M. Beaufils dans son rapport, et faire en sorte que les ports deviennent des pôles de développement économique grâce aux voies autoroutières les reliant les uns les autres.

La bataille des ports français se joue et se gagne d'abord à terre. N'est-ce pas, monsieur le rapporteur ? Que le Gouvernement prenne les engagements en conséquence !

L'autoroute A 16, déjà évoquée par M. Rufenacht, programmée fort heureusement sous notre impulsion au schéma autoroutier national depuis 1987, pourrait être une condition de la sauvegarde d'abord, de la progression et ensuite, de la fonction économique des ports du Pas-de-Calais et de la Normandie, bien plus que la réforme du régime de travail dans les ports. Or nous en sommes encore, dans le Pas-de-Calais et dans la Somme, à nous battre pour obtenir du ministre de l'équipement la signature de déclaration d'utilité publique de cette autoroute, monsieur le secrétaire d'Etat, alors que – ironie du sort ! – l'une des autoroutes vitalisant le littoral du nord-ouest de l'Europe, au-dessus de nous, et reliant depuis longtemps Anvers à Rotterdam, s'appelle déjà l'A 16 et E 19.

Il est donc important de faire comprendre que les ports sont les bases d'entrée, de sortie et de liaison avec l'Europe et le reste du monde. Une autoroute menant à un port est une porte ouverte sur l'économie mondiale. C'est pourquoi nous attendons une déclaration engageant le Gouvernement. L'autoroute A 16, qui débouche du tunnel sous la Manche et reliera nos ports entre eux, ainsi qu'avec Londres et Paris, doit donc être considérée comme un des points forts de la réforme globale qui s'impose à nous pour moderniser l'ensemble des maillons de la filière portuaire française. Je ne fais, ce disant, que traduire dans la réalité les idées forces exprimées par M. Beaufils dans son propre rapport. Comme M. Rufenacht l'a dit, nous vous demandons de nous confirmer officiellement que la signature de la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A 16 ne sera pas différée. L'avenir de la région littorale du Pas-de-Calais, de la Picardie et des ports du Pas-de-Calais dépend de la réalisation de cette desserte autoroutière inscrite, encore une fois, depuis 1987 dans le schéma autoroutier national.

Mais il faudra aussi entreprendre la réforme assurant le développement de la desserte des ports par voie ferrée. Monsieur le secrétaire d'Etat, le port de Boulogne attend toujours

l'électrification de la ligne ferroviaire Amiens-Boulogne ! Lisons le rapport de M. Beaufils et dégageons-en la volonté d'obtenir du Gouvernement un engagement pour l'électrification de cette ligne. Une politique d'esprit partenarial s'impose à cet égard entre la S.N.C.F. et les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie. Les contrats de Plan Etat-régions sont faits pour cela. S'impose également, au sein des différents domaines portuaires, une politique d'esprit partenarial entre la S.N.C.F. et les entreprises privées. Le port de Boulogne apporte la démonstration qu'une modernisation de la politique de la S.N.C.F. à l'égard des activités portuaires est nécessaire dans le prolongement de la réforme tendant à modifier le régime du travail dans les ports maritimes.

Si l'on demande aux travailleurs de comprendre la nécessité d'une réforme, pourquoi ne pas demander aussi à la S.N.C.F. d'adapter sa politique aux exigences de la compétition économique moderne ? Un grand nombre de travailleurs des entreprises maritimes attendent des décisions positives de la S.N.C.F. à cet égard.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, les ports français doivent devenir des sujets d'espoir et non des raisons de désespoir. Ils doivent devenir des pôles de développement d'activités nouvelles. Ils ont besoin, pour assurer leur rayonnement, d'un réseau de voies autoroutières et ferroviaires qui permette d'irriguer d'un sang nouveau les régions urbaines et rurales qui les entourent.

C'est pourquoi, plutôt que d'analyser votre projet de loi relatif aux dockers - ce qu'ont très bien fait, d'ailleurs, mes collègues - par le petit bout de la lorgnette, j'ai préféré, en tant qu'élu du Pas-de-Calais, adresser un message au Gouvernement. Pour obtenir l'adhésion de la nation à votre projet de loi, comme à tout projet de loi imposant compréhension et efforts, il faut l'insérer dans une politique qui donne à notre peuple avec de nouvelles et grandes ambitions, des raisons d'espérer. Cette politique doit retrouver son nom : c'est une politique d'aménagement du territoire.

Même si vous n'avez plus que onze mois devant vous...

M. Antoine Rufenacht. Et encore !

M. Léonce Deprez. ... êtes-vous prêt à créer la dynamique en direction du tunnel sous la Manche et des ports français, d'une vrai politique d'aménagement de notre territoire ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et des groupes de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. Philippe Sanmarco.

M. Philippe Sanmarco. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, beaucoup d'arguments viennent déjà d'être présentés par les différents groupes et je crois que ce serait faire œuvre utile que de commencer à clarifier dès maintenant la discussion par article qui aura lieu ce soir.

M. Ambroise Guellec. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Dans les réactions des uns et des autres, il y avait autant de non-dit que de dit ; il y avait des arrière-pensées et des malentendus, comme si l'on attribuait au projet de loi beaucoup plus qu'il ne contient.

Je ne voudrais pas être désobligeant, monsieur le secrétaire d'Etat, mais ce n'est pas la loi du siècle qui nous est présentée ! Revenons donc à plus de mesure dans l'appréciation d'une loi limitée dans son champ d'application et qui ne peut se concevoir qu'en s'appuyant sur le passé et non en le reniant, en ouvrant des perspectives d'avenir et en se préparant parallèlement à d'autres actions. Il ne s'agit pas de choisir entre l'enfer que serait aujourd'hui nos ports et le paradis que créerait cette loi ou inversement.

De la même manière, il faudrait que cesse la campagne de presse qui présente ceux qui défendent le projet comme des « courageux » face à des « réactionnaires conservateurs », ou l'inverse, nous ne savons plus très bien, tant on nous présente à front renversé.

Même si cette loi était adoptée en l'état, ce que je ne souhaite pas, car il faut l'améliorer, beaucoup de problèmes resteraient à régler. Si on laissait entendre qu'elle serait la solution idéale à tous nos problèmes, les désillusions seraient encore plus grandes. Au lieu d'amener doucement les adversaires à sortir des tranchées, on n'aurait fait qu'aggraver la situation.

Mieux vaut d'abord balayer les malentendus et évacuer les faux débats, afin de ne faire porter le débat de ce soir que sur les propositions contenues dans votre texte : la mensualisation et la dépéréquation.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Oui, évacuons les faux débats, ne serait-ce que pour discuter plus paisiblement.

Cessons, d'abord, de faire des dockers les boucs émissaires de tout ce qui va mal.

M. Léonce Deprez. Personne n'a dit cela !

M. Philippe Sanmarco. C'est à la fois injuste et faux, et cela ne permet que de faire l'économie des vrais problèmes.

M. Ambroise Guellec. Ce sont les socialistes qui le disent !

M. Philippe Sanmarco. C'est injuste, d'abord. L'on a le sentiment que le but de l'opération, pour certains, c'est de « casser » la C.G.T. dans les ports. Ce n'est pas mon problème, ni celui du groupe socialiste ! Nous ne voulons pas qu'on puisse penser, même à tort, qu'une loi aurait vocation de briser un mouvement syndical quel qu'il soit. Contrairement à ce que l'on raconte, il n'y a pas de monopole et la C.G.T. n'embauche personne !

M. Ambroise Guellec. Il n'y a pas de monopole ?

M. Philippe Sanmarco. Si les cartes « G » sont le symbole du statut, c'est parce qu'il n'existe pas de statut. C'est le B.C.M.O. qui attribue les cartes et si nous avons à légiférer, aujourd'hui, c'est peut-être parce que certains qui, aux termes de la loi de 1947, s'étaient vu confier des responsabilités de manière paritaire, ne les ont pas assumées.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Très bien !

M. Ambroise Guellec. Hier, c'était pas mal, mais aujourd'hui, c'est encore mieux !

M. Philippe Sanmarco. A l'opposé, on fait de l'intermittence la panacée. Moi qui suis petit-fils de docker, je peux vous dire que l'intermittence n'a jamais été, comme on le prétend aujourd'hui, une revendication, un but en soi. C'est seulement parce que le travail dans les ports était tellement spécifique qu'une profession, les manutentionnaires, a obtenu le droit tout à fait dérogatoire de n'avoir ni son matériel, qui est loué aux ports en tant que de besoin, ni son personnel, qui est loué à la journée. Il était tout de même bien naturel qu'en contrepartie, ces gens qu'on n'ose pas, qu'on ne peut pas appeler salariés puisqu'ils n'en sont pas, s'organisent bien. Qui pouvait les aider à le faire, sinon les syndicats, puisqu'il n'existait pas de délégués du personnel, puisqu'il n'y avait rien ? N'inversons pas les faits et ne confondons pas la cause et l'effet. La seule structure existante, c'est le syndicat, en l'occurrence la C.G.T. ; c'est comme ça ! Pour moi, les travailleurs adhèrent au syndicat qu'ils veulent.

M. Ambroise Guellec. Vraiment ?

M. Philippe Sanmarco. M. Hermier a parlé à ce propos d'intelligence. Je pense, pour ma part, que nous n'avons pas à juger des motivations de chacun. C'est ainsi ! Et demain, s'il y a des élections, on verra bien ce qui se passera. Je crois que cela ne changera pas grand chose !

Par ailleurs, on prétend que le syndicat a refusé tous les efforts - n'est-ce pas, monsieur Guellec ? Mais de combien ont diminué les effectifs pendant la courte période où vous avez été à ce ministère ? De près de 3 000, ce qui montre bien que des efforts ont été consentis. Le problème n'est pas là : la loi de 1947 autorise les licenciements, et l'on peut donc continuer à « faire des efforts. Le problème, c'est les résultats ! C'est de faire en sorte que ce soit la dernière fois et de donner une perspective. Sinon, qui expliquera à ceux à qui l'on demande de retirer leur carte que cette fois-ci, c'est différent ! Personne ne peut être crédible dans de pareilles conditions. Il est bon à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ayez eu le courage d'associer à cette réforme un ensemble de dispositifs législatifs d'avenir.

Il faut également balayer les malentendus induits par de pseudo-analyses scientifiques. Je suis sidéré de ce que l'on peut entendre ici ou là. Voici un exemple qui a toute l'apparence de la vérité : le coût de la manutention dans les ports est trop important par rapport au coût de passage. C'est grave, me suis-je dit. Mais, en fait, un port, qu'est-ce que

c'est, sinon un lieu où l'on prend des marchandises à un endroit pour les mettre à un autre ? Qu'est-ce qui n'est pas de la manutention dans le coût de passage ? En principe, il ne devrait même y avoir que de la manutention, puisque c'est le rôle d'un port. Alors, de grâce, qu'on ne nous assène pas de telles statistiques qui sont à côté du problème !

Des collègues de tous bords se sont posé le problème suivant : pendant que le trafic de Rotterdam augmentait de 180 p. 100, celui de Marseille n'augmentait que de 20 p. 100. C'est exact, mais regardons-y de plus près. Rotterdam, c'est le débouché de la Ruhr, c'est-à-dire du plus puissant pôle industriel de notre continent ; c'est le débouché d'un système d'autoroutes colossal. Quant aux canaux, il suffit de regarder la carte de ceux qui le relient jusqu'au Danube.

M. Léonce Deprez. C.Q.F.D. !

M. Philippe Sanmarco. En outre, à quels clients a-t-il affaire ? Essentiellement les Etats-Unis et le Japon, c'est-à-dire les grandes puissances du moment.

Et Marseille, pendant ce temps ? Le taux d'industrialisation de la région est faible, c'est une donnée historique. Pour se faire une idée du commerce avec le Maghreb, il suffit de regarder l'évolution des prix du pétrole. En face de nous, nous avons des pays en faillite avec lesquels, naturellement, quoi qu'on fasse, quelque responsable qu'on incrimine, nos échanges iront en diminuant. Les trafics commerciaux en provenance d'Afrique noire sont en voie de disparition. Quant au commerce avec le Proche et le Moyen-Orient, il n'y a pas que la guerre du Golfe qui lui ait porté tort, mais toutes les guerres depuis celle du Vietnam en passant par celle qui a paralysé le canal de Suez et qui dure depuis quarante ans. En dépit de tout cela, arriver à augmenter le trafic de 20 p. 100, bravo ! Comment ont-ils fait ?

La différence entre les chiffres, on le constate, n'a rien à voir avec le statut des uns ou des autres !

Lorsque le plus grand transporteur de containers mondial, U.S. Line, décide, grâce aux responsables du port de Marseille, de faire étape à Fos, le problème du coût de la manutention ne se pose pas ! Et lorsqu'il décide de ne plus s'y arrêter, ce n'est pas à cause du coût de la manutention, mais parce qu'une guerre mondiale se déclenche.

Autre exemple : tous les les Français ont suivi les difficultés de la société Perrier, liées aux problèmes de la commercialisation des bouteilles aux Etats-Unis. Cela a porté un coup terrible au port de Marseille. Les dockers n'y sont pour rien. Bref, le problème, c'est celui du trafic !

Lorsque le port de Liverpool, qui était le plus grand port de l'Atlantique nord, a été fermé, ce n'était pas la faute des dockers mais parce qu'il n'y avait plus de trafic. M. Bolloré ne dit rien d'autre : « Il ne servirait à rien de renégocier la main-d'œuvre docker si, en amont, nous ne sommes pas capables de nous entendre pour faire revenir du trafic dans les ports français. »

Comparer l'un quelconque des ports français au port de Rotterdam qui, à lui seul, a autant de trafic que tous les ports français réunis, c'est le condamner à mort !

Le problème, encore une fois, réside bien dans le trafic.

On nous rebat les oreilles du nécessaire alignement sur l'Europe. Attention ! A force de servir de justification, le concept européen est compris de cette manière par les intéressés : il y a un mauvais coup à prendre ? C'est la faute de l'Europe. Comprenez : ce n'est pas la nôtre.

Mais l'Europe n'a rien à faire là-dedans ! L'Europe est un cadre. Aux Européens – et, pourquoi pas, je me permets de leur glisser l'idée, aux syndicats européens de dockers – de le remplir. La Cour de justice européenne l'interdirait, nous dit-on. Ce n'est pas vrai ! La Cour de justice a pris un arrêt relatif au port de Gênes où un seul chargeur était en relation avec un seul opérateur. Cela n'a rien à voir avec le statut du docker.

Quant aux exemples pris en Grande-Bretagne, je ne veux pas penser qu'ils sous-tendent le projet. L'Espagne, quant à elle, sort à peine du franquisme ; on peut comprendre que, comme la France au moment du vote de la loi Le Chapelier, elle trouve bon de tout casser ; elle en reviendra le moment venu. En Belgique, le port d'Anvers emploie 70 p. 100 de ses dockers en intermittents et le statut du docker est explicite.

En revanche, pourquoi ne pas parler des ports de l'Allemagne ? Cela pourrait passer pour de la provocation ; rassurez-vous, je ne vous proposerai pas de faire comme à Hambourg et à Brême où la principale entreprise de manutention est à capitaux publics ! Vous voyez que des solutions, il en existe ! A Rotterdam aussi, d'ailleurs, il y a un statut du docker !

La vérité, c'est que le monde maritime est un monde ouvert. Ce n'est pas l'Europe qui crée ou qui défait des protections ou des frontières. Chaque navire a toujours eu la liberté d'aller où il veut.

A force de se focaliser sur les problèmes des dockers, on a oublié les autres. On demande des efforts aux dockers, mais que demande-t-on aux autres ? Quels efforts font les entreprises en termes économiques ? Des engagements ont-ils été pris sur les retours de trafic ? Existe-t-il un objectif ? Non, rien ! Nous aurons aussi à reparler des engagements sur le plan social, sur le plan des effectifs, sur le plan de la convention collective.

J'insiste aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les engagements de l'Etat. Vous avez bien fait de dire que cette loi n'était qu'un volet et qu'elle serait suivie d'autres.

Pour le premier port de France, Marseille, je me permets de vous faire une petite suggestion : que le T.G.V., et donc les voyageurs, arrivent dans la ville, sinon nous allons, peu à peu, tuer ce port. Alors, quand ?

Quant aux liaisons routières, nous avons, à côté de chez nous, le triangle Turin - Milan - Gênes. Vous aurez remarqué qu'un des trois angles est un port. A quand le tunnel alpin qui nous permettra de nous relier à ce pôle industriel croissant ?

Et je ne ferai qu'évoquer la liaison Rhin - Rhône tant sa nécessité paraît maintenant d'une évidence criante.

Nous ne demandons pas tout, tout de suite, mais au moins des engagements dans le Plan, des contrats de plan échelonnés sur un, deux, voire trois plans.

En ce qui concerne l'Etat, profitons de ce débat pour bien préciser la responsabilité des ports autonomes. Le port de Marseille, avant qu'il ne devienne autonome, était géré par la chambre de commerce. Lorsqu'on lui a octroyé le statut actuel, l'autonomie s'entendait par rapport aux collectivités locales, mais il était rattaché à l'Etat, à une ligne autonome du budget de l'Etat. C'est donc l'Etat qui en est responsable.

Un de vos prédécesseurs est venu à Marseille et nous a promis le « Roissy des mers » ! On n'en entend plus parler. Où en sont les investissements ? A nos questions, on répond qu'il faut attendre l'accord des partenaires locaux. De deux choses l'une : ou c'est l'Etat qui est responsable, ou on renvoie à la décentralisation. Mais on ne pourra pas continuer bien longtemps ce petit jeu hypocrite où chacun se sert de la paralysie du voisin pour ne rien faire.

M. Ambroise Guellec. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Je souhaiterais, enfin, quelques éclaircissements sur la gestion des ports autonomes qui me cause quelque inquiétude. On nous oppose souvent que la gestion du domaine public maritime est régie par des lois datant de 1915. Je vous fais observer que ce n'est pas parce qu'elles sont anciennes que les lois sont mauvaises. S'il fallait abroger toutes les lois anciennes !

Ensuite, que signifie « une gestion plus souple » ? Je comprends parfaitement que pour l'économie portuaire moderne le domaine public maritime est trop grand, car il n'est plus besoin d'aires de stockage. Le trafic va très vite. S'il y a trop d'espace, restituons-le. Mais veillons à ce que ce domaine public maritime, dont le statut était lié à son affectation spécifique, ne soit pas utilisé à n'importe quoi. Notre collègue, M. Blum, aux dernières élections municipales, s'est présenté sur une liste dont les propositions pour l'utilisation du port étaient tout à fait mirobolantes, propositions parfaitement cohérentes au demeurant et jolies, incluant entre autres des marinas ! Il ne faudrait pas que l'assouplissement dont il est question permette cela.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il faut lever ces ambiguïtés et revenir au fond de votre projet : la mensualisation et la dépéréquation. Ne les mélangeons pas avec des sujets susceptibles de créer des tensions, des dérives, des malaises ou des crispations.

La mensualisation, en 1947, était évidemment impossible. Je répète que l'intermittence, aujourd'hui présentée comme quelque chose de formidable, a été à l'origine subie et que c'est en fonction d'elle qu'a été organisée la profession. Dès lors que l'on peut aller plus loin, allons plus loin, mais sans casser les acquis.

Sur la mensualisation, je vous poserai trois questions, monsieur le secrétaire d'Etat.

Premièrement, à qui sera proposée la mensualisation ? Sera-t-elle proposée à tout le monde ?

Dans un article de la presse étrangère - peut-être a-t-on pensé qu'il ne serait pas lu -, le directeur du port de Marseille a déclaré que pratiquement 50 p. 100 des effectifs de dockers de Marseille seraient licenciés.

D'abord, j'aurais préféré être informé autrement que par cette voie. Ensuite, c'est faire porter à la représentation nationale une responsabilité qui n'est pas la sienne, car on dira demain : « C'est à cause de la loi que vous avez votée qu'il y a des licenciements », ce qui n'est pas le cas. Et si ce devait être le cas, il faudrait d'abord qu'on laisse les personnes concernées assumer leurs propres responsabilités. Après, on verrait à élaborer un nouveau statut.

Deuxièmement, dans quelles conditions sera proposée la mensualisation ? Autant dire : quel sera le contenu de la convention collective ? Beaucoup de bonnes questions ont été posées. Qu'on y réponde.

La troisième question, j'y attache beaucoup d'importance, monsieur le secrétaire d'Etat. Il ne faudrait pas que pendant la négociation de la convention collective et le déroulement du plan social, s'instaure un rapport de forces qui serait le fruit d'un déséquilibre provisoire dû au passage d'un statut à un autre, statuts entre lesquels il y aurait une période floue dont certains profiteraient pour imposer leurs règles. Ceux qui, aujourd'hui, ont la carte G, symbole du statut, la gardent ; ceux qui ont la carte G et deviennent mensualisés la gardent également.

Bien évidemment, quand je parle des conditions de la mensualisation, il ne s'agit pas de conditions individuelles. La mensualisation ne saurait être donnée « à la tête du client », en fonction de rapports gentils ou courtois. Ce genre de négociation ne peut se faire qu'au niveau national et non au niveau local, car c'est un statut qu'il s'agit de définir. Et ne pensez pas que l'on veuille ainsi mettre un frein à la négociation ou la bloquer. Mais, pendant le déroulement du plan social, pendant la discussion de la convention collective, comment pourrait-on accepter que des travailleurs qui ne font pas partie, à ce jour, des dockers puissent être recrutés ? Quel serait alors leur statut ? Il est important d'empêcher des entreprises de manutention de se glisser dans une telle brèche pendant le temps provisoire du plan social et de la négociation collective. Je crois d'ailleurs qu'un amendement en ce sens a été déposé. De la même manière, il faut jouer à effectifs constants. De quoi aurions-nous l'air si, alors qu'on négocie des sorties, certains entraient dans la profession sans aucun statut ?

Il y a là un vrai débat. Il faut reconnaître que le métier de docker est un vrai métier. Il faut lui donner un statut, l'adapter - carte G ou pas - et nous conformer, ce faisant, à l'organisation internationale du travail.

Il ne s'agit pas d'un privilège. Notre collègue Le Bris parlait tout à l'heure de « nuit du 4 août » mais, lorsque l'on commence à allumer les feux des privilèges, on sait comment cela commence mais on ne sait pas où cela s'arrête, et je voudrais savoir si les entreprises de manutention en Europe ont des privilèges pour faire ce type de travail. N'importe qui peut le faire, même le client. Qui va empêcher Edouard Leclerc ou Carrefour, par exemple, de former leurs équipes et d'aller décharger ? Ou, dans un autre sens, qui va empêcher Evergreen ou autre US Line de venir avec quelque quarante Thaïlandais dans les soutes pour décharger ? C'est un vrai métier qu'il s'agit de protéger, et une telle revendication ne dénature pas votre projet de loi.

Quant à la péréquation, j'en dirai un mot. C'est une vilaine définition. On a compris votre objectif. Responsabiliser chaque port, oui, mais attention aux excès ! Je suis l'élu d'une ville dont le port verse plus à la collectivité nationale qu'il ne reçoit au titre de la solidarité, et je parle donc à mon aise. Mais il y a des petits ports qui vont disparaître.

Et puis, pourquoi passer d'un extrême à l'autre ? Pourquoi, à terme, se priver de la possibilité exceptionnelle de faire face à quelque chose qui n'aurait pas été prévu ? Dans tous les cas de figure, monsieur le secrétaire d'Etat, veillons à procéder par étapes.

Bref, vous avez déclaré à propos de ce projet que la « tête du bébé était déjà engagée ». Attention ! Dans quelques années, il y aura des recherches en paternité ! *(Sourires.)*

Nous avons compris votre démarche et nous sommes prêts à partager cette responsabilité. Vous avez créé une chance historique de sortir de l'impasse, de quitter le fil de l'eau, de plans de licenciements en plans de licenciements. Vous avez pris une inititative courageuse. Tout à l'heure, M. Blum a expliqué que le groupe U.D.F. aurait proposé une abrogation pure et simple de la loi de 1947. Que chacun ici et ailleurs sache que d'autres projets sont possibles !

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Celui-ci recherche le juste équilibre, tient compte de l'histoire qui a modelé une profession et qu'on doit respecter.

Les ports, nous le savons tous, sont des machines lourdes et sophistiquées. Les hommes qui y travaillent méritent autre chose que des caricatures ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Victoria.

M. Pierre Victoria. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la France peut-elle rester une grande nation maritime dans une Europe où la liberté de circulation des marchandises sera bientôt devenue totale ?

Telle est la question qui nous est posée cet après-midi. Telle était la question posée, monsieur le secrétaire d'Etat, à votre prédécesseur, Jean-Yves Le Drian, quand il fut nommé secrétaire d'Etat à la mer, il y a un an.

Que la réponse à la question devienne urgente, tout le monde en est conscient. Les chiffres d'activités de nos ports, qui ont été cités au fil des interventions, témoignent de leur déclin et de leurs pertes de parts de marché, dans un système, il est vrai, de plus en plus concurrentiel.

A cette question, votre prédécesseur a répondu avec détermination en affirmant la nécessité d'une grande réforme, d'une réforme globale concernant l'ensemble de la filière. Il faut en effet rapprocher les ports des grands marchés internationaux, rétablir leur situation financière, susciter l'installation d'entrepreneurs dynamiques pour créer des emplois et revoir l'organisation de la manutention, préalable indispensable, condition nécessaire mais, certes, non suffisante.

Je me réjouis, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous voir poursuivre le chemin tracé par votre prédécesseur. A vrai dire, je ne doutais pas de votre intérêt pour la chose maritime. N'avez-vous pas redonné le beau nom d'armor, c'est-à-dire la mer en breton, au département aux destinées duquel vous présidez ?

M. René Couanau. Bravo !

M. Pierre Victoria. Nous le savons bien et depuis fort longtemps, le système actuel, hérité de la loi de 1947, ne répond ni aux exigences d'une économie moderne ni à la réalité du métier de docker, qui a fortement évolué depuis quarante-cinq ans.

Encore fallait-il avoir le courage d'entreprendre une telle réforme. Remettre en cause des archaïsmes - et il y en a bien d'autres, c'est vrai, dans notre pays - c'est toujours se heurter à des rigidités et affronter des citadelles. Mais tel doit être l'objectif constant et permanent de ceux qui ont une réelle volonté réformatrice, d'autant plus que beaucoup, en définitive, se contentaient de ce système anti-économique, oubliant que les bateaux, pendant ce temps, prenaient le chemin des ports étrangers.

Cela ne rend que plus louable la démarche qui est la vôtre et qui fut celle de votre prédécesseur : vous avez voulu négocier avec intelligence avec les intéressés, rechercher constamment le juste équilibre entre les différentes parties, essayer avec obstination de substituer à l'affrontement qui régit trop souvent les rapports sociaux dans les ports le dialogue et la recherche d'un compromis acceptable par tous.

Rendre indissociables dialogue social et efficacité économique au sein de chaque port, telle était la démarche choisie.

Je me félicite aussi de votre décision de prolonger jusqu'au 15 juillet le principe des négociations et le bénéfice des mesures d'accompagnement prévues dans un plan social important, qui témoigne du respect de la nation à l'égard des travailleurs des ports.

Cette réforme ne pourra sans doute être considérée par les dockers comme une avancée sociale que dans la mesure où elle sera précisée dans une convention collective par branche - et je rejoins là tout à fait la proposition de M. Le Bris.

Mes chers collègues, la réforme de la filière portuaire dont l'un des aspects essentiels est débattu aujourd'hui est sans doute la dernière chance de sauver nos ports d'un déclin inexorable.

L'ensemble des communautés portuaires françaises, mais aussi l'ensemble du monde maritime international, attendent de nous l'affirmation de notre volonté de figurer encore dans l'avenir sur la carte du monde maritime.

Le Parlement, en tout état de cause, doit faire preuve de la même détermination que celle dont ont fait preuve les initiateurs de ce projet. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Claude Evin.

M. Claude Evin. Monsieur le secrétaire d'Etat, la loi de 1947 doit être réformée, mais cela ne règlera pas tous les problèmes. Tel est l'état d'esprit dans lequel nous devons aborder l'examen des articles.

Nous devons en effet avoir deux objectifs essentiels : d'une part, la responsabilisation de nos professionnels portuaires, tous les professionnels et pas simplement les dockers car ce ne sont pas les seuls qui pourraient assumer une responsabilité plus grande ; d'autre part, la compétitivité de nos ports.

Je serais tenté d'en ajouter un troisième, l'efficacité, et j'aurai l'occasion d'y revenir dans mon propos qui tournera essentiellement autour de cette idée.

Nous allons vraisemblablement modifier la loi mais, une fois qu'une loi est votée, elle doit être réellement applicable et ne pas provoquer de crispations telles que la situation soit pire après.

Je ne reviens pas sur la motivation du Gouvernement et je salue le fait que, prolongeant le travail commencé par Jean-Yves Le Drian, vous ayez inscrit ce texte dans une réforme plus globale de la filiale portuaire.

Mais venons-en à la modernisation de la manutention.

Le Gouvernement avait souhaité que ce plan repose sur une action décentralisée et sur une négociation concrète, port par port, afin de tenir compte des spécificités des trafics et des équipements propres à chaque site.

Malheureusement, et il faut le regretter, la F.N.D.P.-C.G.T. s'est refusée à toute négociation. Elle n'est certes pas la seule, il faut le rappeler aussi. Je ne suis pas certain, par exemple, et on l'a vu sur tel ou tel site, que l'U.N.I.M. ait toujours manifesté un grand enthousiasme, espérant peut-être obtenir de meilleures garanties par un texte de loi que par une négociation. C'est là une appréciation à courte vue, qui a d'ailleurs évolué, ce dont on peut se réjouir, car la loi n'est rien si la négociation sociale ne permet pas son application concrète.

On peut donc regretter que la négociation souhaitée par le Gouvernement il y a déjà plusieurs mois n'ait pas pu avoir lieu, sauf dans un port, celui de Saint-Nazaire.

Certaines spécificités locales expliquent sans doute cette situation, notamment le fait que l'effectif des dockers a évolué en même temps que le trafic et que les dockers du port de Saint-Nazaire ne connaissent pratiquement pas aujourd'hui d'inemploi, ce qui est relativement exceptionnel. Il faut savoir aussi que, sous l'impulsion de responsables syndicaux qui ont toujours mis en avant l'intérêt du port, outil économique de développement dans un bassin d'emploi malheureusement durement touché par le chômage, la culture économique a progressivement avancé au sein même de la communauté des dockers, ce qui, là encore, est sans doute relativement exceptionnel.

L'accord qu'ils ont signé, auquel je tiens à rendre hommage, n'est certainement pas la panacée et n'est certainement pas reproductible sur l'ensemble des ports, ce qui prouve d'ailleurs l'intérêt de la démarche que le Gouvernement avait souhaité initier en proposant des négociations port par port, mais il répond de manière intéressante aux objectifs que vous poursuivez : la responsabilisation et la compétitivité.

La responsabilisation, c'est la création d'une structure associant les manutentionnaires et les dockers. C'est aussi, ce dont on a pas beaucoup parlé, la création d'une école de formation des dockers, qui sera, je crois, la première en France.

La compétitivité, c'est la possibilité de négocier localement l'application d'une charte garantissant la fiabilité des dockers eux-mêmes dans la mesure où ils s'engagent collectivement dans cette démarche.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il y aura certainement une majorité pour faire passer ce texte de loi au Parlement. Nous en sommes à la première lecture et nous aurons l'occasion d'y revenir. Cela dit, notre souci doit être de rédiger un texte prévoyant un dispositif réellement applicable et appliqué.

Je lisais il y a quelques jours dans le *Journal de la marine marchande* du 1er mai un petit article concernant le port de Barcelone, dont le titre peut nous faire rêver : « Dockers : pas de grève depuis huit ans à Barcelone ».

Il me paraît intéressant de vous en lire quelques lignes au moment où s'engage la discussion de ce texte :

« Le port autonome de Barcelone compte aujourd'hui 760 dockers contre 1 800 en 1980. Cette année-là, le gouvernement espagnol décidait de modifier la loi portuaire et proposait que les ouvriers de la manutention jusque-là indépendants, à l'image de la France, soient employés directement par les acconiers du pays. La riposte ne se fit pas attendre. Après l'échec de négociations, les dockers se lançaient dans une grève ; la plus longue jamais organisée puisqu'elle a durée dix-huit mois. »

« Au terme de ce mouvement devait naître le système actuel. Chaque port a constitué une société d'économie mixte.

« Les dockers sont employés à temps complet par Estibarna mais les entreprises de manutention ont la possibilité d'employer de façon permanente jusqu'à 25 p. 100 de leur personnel. »

On peut bien en conclure que, même si un texte est voté, l'essentiel, c'est qu'il soit réellement appliqué et qu'il n'y ait pas de blocage. C'est le souci qui devra nous animer.

Par ailleurs, la constitution d'une société d'économie mixte comme à Barcelone pourrait éventuellement résoudre les problèmes de quelques-uns de nos ports.

Pour l'instant, nous devons débattre essentiellement de deux sujets : la mensualisation et la dépéréquation.

Le fait d'avoir des dockers mensualisés n'est pas, je crois ce qui détermine la compétitivité d'un port. A Rotterdam, par exemple, les dockers sont mensualisés. Or ce port ne cesse de perdre du trafic de marchandises diverses non conteneurisées au profit d'Anvers, dont seulement 22 p. 100 des dockers sont mensualisés. Hambourg, pour être plus compétitif, est en train de réaliser une réforme de démensualisation de ses dockers.

Ne nous trompons donc pas de débat – j'ai d'ailleurs beaucoup apprécié à ce sujet l'intervention de Philippe Sanmarco ! L'enjeu n'est pas *a priori* la mensualisation, mais la compétitivité, et l'exemple espagnol que je citai à l'instant est là pour nous le rappeler.

M. Léonce Desprez. L'art du baratin !

M. Claude Evin. La mensualisation se heurte à un phénomène culturel, autant sinon plus qu'à un problème social. C'est la raison pour laquelle nous devons mettre en place un dispositif permettant d'y aller progressivement. Ce sera sans doute un gage d'efficacité !

En revanche, il me semble totalement fondé de supprimer le plus possible la péréquation qui existe entre les ports pour financer l'inemploi, tant le système actuel conduit à l'irresponsabilité. La gestion entre les ouvriers dockers mensualisés et intermittents doit pouvoir s'équilibrer port par port au sein d'un même budget. C'est donc bien la solidarité d'une même communauté portuaire qu'il faut maintenir au sein de chaque port.

Nous devons d'ailleurs insister encore sur l'importance de l'élaboration très rapide d'une convention collective, afin que la compétitivité soit améliorée dans chaque site portuaire, au sein de cette communauté, dans le cadre de la compétition mondiale à laquelle nos ports sont de plus en plus confrontés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Albert Denvers, dernier orateur inscrit.

M. Albert Denvers. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, chacun le sait, rien, en quoi que ce soit, n'est jamais ni définitivement ni éternellement acquis. Pas même et pas davantage un texte législatif ! Un texte qui prend de l'âge peut être appelé un jour à être modifié, rectifié, corrigé pour s'adapter à d'autres temps et à des circonstances nouvelles :

tel est aujourd'hui le cas de la loi du 6 septembre 1947, loi qui avait été votée en urgence et sans débat, mais qui constituait néanmoins une avancée sociale indéniable au bénéfice d'une catégorie de travailleurs à laquelle le Gouvernement et le parlement de l'époque entendaient porter une attention particulièrement bienveillante, mais aussi bien méritée.

Aujourd'hui, en 1992, d'aucuns estiment qu'il conviendrait de revoir et de reconsidérer cette loi, en évitant toutefois de la vider de ses principes fondamentaux et de l'essentiel de son économie. D'autres prétendent qu'il importe de ne pas y toucher et de laisser les choses en l'état, malgré le fait que ce texte soit âgé de près d'un demi-siècle. En ce qui nous concerne, monsieur le secrétaire d'Etat, il ne saurait être question de passer du « tout blanc » au « tout noir » en pensant que cette façon de faire serait le meilleur sinon le seul moyen pour réussir une réelle reconquête des marchés et des trafics face à des concurrents étrangers particulièrement puissants et efficaces.

En 1946-1947, au lendemain d'une longue guerre, il appartenait à la France d'en appeler à la raison et à l'effort de tous pour se reconstruire et se donner une économie en expansion. Le gouvernement de l'époque se devait de rallier à sa cause et à ses appels l'ensemble du monde du travail ; aussi, pour lui permettre d'aller dans cette voie, il était nécessaire qu'il dispose des textes législatifs appropriés. D'où, mesdames, messieurs les députés, cette loi du 6 septembre 1947, votée à l'unanimité - j'ai moi-même participé au vote - *(« Bravo ! » sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre)* après seulement quelques brèves explications du rapporteur et du ministre.

Rapidement, les dockers français, que je côtoie à Dunkerque depuis près d'un demi-siècle et dont il faut respecter la vaillance au labeur, la conscience professionnelle et l'amour profond pour le métier qu'ils exercent ; ont répondu partout présents à l'appel du pays, satisfaits qu'ils étaient que leurs conditions de travail soient régies et protégées par un statut légal.

Très vite, ils se sont forgés un esprit de corps puissant, allant parfois jusqu'à oublier que, comme tous les autres professionnels portuaires, ils ont la responsabilité du port où ils travaillent. Toutefois, très souvent, voire quasiment toujours, ils ont été des travailleurs exemplaires par le courage qu'ils ont apporté à leur tâche et par l'attachement dont ils ont fait preuve à l'égard de leur charge.

Puis, au fil des années qui ont suivi 1947, le profil des ports a changé. Les techniques du travail ont réclamé chaque jour davantage de capacités et de qualification, c'est-à-dire davantage de savoir-faire de la part des manutentionnaires et des autres personnels.

Au reste, la compétitivité demeurait un objectif permanent, une préoccupation toujours essentielle face à une concurrence étrangère redoutable et bien inquiétante. Notre collègue, M. Beaufils, a d'ailleurs parfaitement décrit dans son rapport la force des pays européens les plus proches de la France et les moyens dont ils disposent.

Le port est une charge et un outil auxquels s'attachent des droits et des devoirs qui doivent être respectés par tous, y compris par les pouvoirs publics. Son activité et son développement sont l'affaire de tous : de ceux qui en vivent, mais aussi de ceux qui profitent de sa présence, qu'il s'agisse de la ville et de région où il se trouve, du pays ou des populations.

Afin d'épargner à la France et à nos sites maritimes une situation sociale et économique pleine de risques et de désagrements, je vous recommande instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, de rechercher les gages nécessaires pour ne décourager aucune de celles et ceux qui ont en charge le sort et le devenir de nos ports. Au plan local comme au plan national, il faut négocier, négocier sans cesse - je le dis avec beaucoup de fermeté - jusqu'au moment où chacun comprendra que l'intérêt général doit prévaloir.

Monsieur le secrétaire d'Etat, des textes, il en faut, certes. Mais à quoi bon les avoir si celles et ceux à qui ils sont destinés ne veulent pas en tenir compte et trouvent toujours une bonne raison pour les refuser, les tourner et ne pas les appliquer ? Je regretterais un tel comportement s'il devait être celui des syndicalistes, des représentants des ouvriers et des employeurs, alors que leurs préoccupations et leurs actions doivent, me semble-t-il, toujours se situer au plus haut niveau.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si le projet gouvernemental dont nous débattons aujourd'hui peut être considéré comme répondant aux exigences de temps nouveaux, il ne doit pour autant être un « tout ou rien » et apparaître comme l'expression d'un réglement de comptes à l'encontre d'une seule catégorie de professionnels avec laquelle, de toute façon, il faudra toujours vivre et travailler.

Par ailleurs, permettez-moi d'insister pour que ce texte soit rapidement suivi d'autres volets législatifs, faute de quoi la réforme de la filière portuaire n'en sera pas une et ne permettra pas de garantir la reprise des activités dans nos ports à un niveau satisfaisant. Si ce texte n'était suivi d'aucun autre, cela témoignerait alors de la volonté de ne mettre la loi qu'au service d'un état d'âme, de ne toucher qu'une catégorie particulière de travailleurs portuaires, ce que nous ne pourrions accepter.

Il faudra donc aller très vite aussi loin que possible dans ce combat que nous voulons livrer et gagner pour la France, laquelle doit, pour de multiples raisons, reprendre son rang de grande puissance maritime dans le monde.

Ne faisons rien qui puisse demain n'être que source d'inquiétudes et d'inconvénients nouveaux et sans fin là où, au contraire, tout appelle au rassemblement des forces partenariales, là où chaque acteur doit apporter sa part d'effort, d'intelligence, d'innovation, de respect et de compréhension de l'autre, sa part de responsabilité pour le bon et utile usage de son outil de production.

Oui, le sort des ports est incontestablement l'affaire de tous, sans aucune exception. C'est l'affaire de celles et de ceux, qu'ils relèvent du secteur privé ou du secteur public, qui se veulent authentiquement « portuaires » et qui, dans nos établissements maritimes, se sentent capables de faire aussi bien, sinon mieux, que les autres ailleurs.

Arrêtons-là les disputes et les petits jeux consistant à savoir qui a tort ou qui a raison. Aucun des partenaires portuaires n'est à lui seul propriétaire du lieu où il travaille ; personne n'est en droit de se l'accaparer pour ses propres intérêts et ses propres ambitions, en oubliant l'intérêt général.

La loi nouvelle sur le régime de travail dans nos ports et docks, telle que nous la voulons ensemble, ne fera en rien, je le pense profondément, reculer outrageusement une législation sociale existante. Elle sera au contraire un texte capable d'ouvrir d'autres voies pour le progrès social et pour la sécurité économique, un texte capable de renforcer la qualité du service attendu et rendu. Elle permettra la comparaison avec ce qui semble se faire dans les ports concurrentiels de l'étranger.

Quoi qu'il en soit, nous devons réfléchir à la réussite de ces objectifs pour arriver à une bonne gestion portuaire. Un port sans âme et sans enthousiasme ne peut être que voué au déclin. Un port sans dockers, c'est un port voué à la disparition, ce qui est inconvenable ! Mais les responsables et les partenaires portuaires ne peuvent espérer rien de mieux s'ils se refusent à entreprendre une réflexion commune, à engager le dialogue et s'ils ne conçoivent pas de passer par la négociation avec la volonté d'aboutir à des accords conventionnels sur des projets d'entreprise et de développement, sur un projet de vie communautaire où le sectarisme et les attitudes stériles et inefficaces doivent être laissés de côté.

Il faut croire à cette façon de voir les choses et d'entreprendre. Pour ce qui me concerne, je crois aux vertus et aux bienfaits de la négociation entre toutes les parties dans la recherche d'un même but.

Ni l'individualisme ni le corporatisme ne sont de mise pour réussir aujourd'hui le développement économique. C'est notamment vrai pour ce qui concerne l'activité portuaire et maritime. Ce qui doit prévaloir pour reconquérir les marchés, c'est une solidarité totale entre tous les acteurs et tous les intervenants des filières portuaires.

Nous voterons le projet qui nous est soumis car il sera porteur de réformes à partir desquelles - surtout si tous les esprits éclairés participent à cette tâche - nous conduirons mieux la lutte pour un réseau portuaire français prospère, actif et dynamique.

Mes chers collègues, je réserverai les derniers mots de mon propos à M. le secrétaire d'Etat, lequel a accepté de soumettre à l'examen de notre assemblée un texte largement inspiré des initiatives de ses plus récents prédécesseurs, notamment de celles de M. Yves Le Drian.

Je suis convaincu, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'avec l'appui du Parlement, vous réussirez à faire renaître l'espoir, à faire en sorte que nos activités portuaires connaissent vitalité et progrès et que la France reprenne son rang de grande puissance maritime.

Trois mille kilomètres de côtes, des ports généralement bien équipés, des populations volontaires et convaincues, ce sont autant d'atouts majeurs et incomparables que nous avons l'obligation d'exploiter de toute notre intelligence dans l'intérêt de notre économie nationale, par conséquent dans l'intérêt du pays ! *(Applaudissements sur les bancs du groupes socialiste et sur plusieurs bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

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

M. Charles Josselin, *secrétaire d'Etat à la mer.* Monsieur le président, le débat qui vient d'avoir lieu a été riche. Nombreuses ont été les questions qui m'ont été posées. J'y répondrai ce soir de la façon la plus complète possible.

Toutefois, je viens d'apprendre qu'en raison de problèmes touchant à la présidence, l'organisation du débat pourrait se trouver modifiée. Pour ma part, je souhaite vivement que tout soit fait pour que l'ordre du jour initialement prévu, à savoir l'examen du projet de loi jusqu'à son terme, soit respecté. *(Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste, du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

En outre, je crois savoir que de nombreux parlementaires ont déjà pris leurs dispositions pour la journée de demain.

Il serait donc dommage de hacher la discussion d'un texte dont le débat qui vient d'avoir lieu prouve assez toute l'importance particulière.

M. Philippe Sammarco. C'est le dernier mauvais coup !

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne pourrons siéger au-delà de une heure trente dans la mesure où l'Assemblée reprend ses travaux demain matin à neuf heures trente et où il faut respecter un délai de huit heures entre deux séances.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Retardez la séance des questions orales sans débat !

M. Guy Hermier. Le débat sur les accords de Maastricht ayant duré toute la nuit, la séance suivante a été reportée. Faisons la même chose !

M. le président. Monsieur Hermier, vous apportez de l'eau à mon moulin : la semaine a déjà été assez chargée et ses horaires – qui, je le rappelle sont fixés à la demande du Gouvernement – suffisamment hachés pour que l'on s'en tienne à ce qui a été prévu en conférence des présidents.

Je le répète, il est prévu d'arrêter nos travaux de cette nuit à une heure trente car les questions orales sans débat ont lieu demain à neuf heures trente.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Monsieur le président, nous comprenons votre souci de donner des conditions de travail satisfaisante au personnel de l'Assemblée, mais le texte que nous examinons est important. Or le fait de renvoyer son examen à demain après-midi à dix-sept heures ou dix-huit heures comme il en est question – et non pas même à demain matin, après les questions orales sans débat – ne me semble pas sérieux du tout.

M. Ambroise Guellec. Sabotage !

M. Jean Beaufils, *rapporteur.* Compte tenu de l'importance du texte – je crois pouvoir protester au nom de tous mes collègues – ne serait-il pas possible de retarder la séance des questions orales de demain matin, comme cela s'est déjà fait dans le passé ? *(« Très bien ! » sur divers bancs.)*

M. le président. La conférence des présidents a fixé, en liaison avec le Gouvernement, la séance de demain à neuf heures trente, en tenant compte de l'emploi du temps des différents ministres qui auront à répondre aux questions qui leur seront posées. Je vous propose de voir, au cours de la séance de ce soir, l'état d'avancement de nos travaux. Si nous constatons que nous pouvons finir à une heure raisonnable, nous aviserons. Mais, si chacun des orateurs intervenant sur les différents amendements s'exprime trop longuement – et ne voyez là aucun chantage – risquant par la même d'allonger d'autant la durée du débat, je serai obligé de tenir compte du programme arrêté en conférence des présidents.

La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 2613 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes (rapport n° 2635 de M. Jean Beaufils, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT

www.luratech.com

Paris. – Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix. 103920281-000592