

1443

Je me suis moi-même efforcé de rappeler que la réforme de la manutention ne devait être qu'un volet d'une réforme plus globale, et je suis d'accord avec vous sur la nécessité de mieux investir et d'assurer une meilleure desserte - terrestre, ferroviaire ou fluviale - même si la nature ne nous a pas, de ce point de vue, aussi bien servis que d'autres. Il faut le faire et j'ai dit que nous le ferions.

S'il est vrai, et j'ai bien entendu votre argument à ce sujet, que le coût de la manutention portuaire n'intervient que pour un pourcentage limité, en particulier pour un transport intercontinental, c'est quelquefois sur des différences minimes que se font les choix des chargeurs ou des armateurs.

J'en viens à la notion de fiabilité, dont nous aurons l'occasion de reparler demain, puisque M. Hermier est inscrit dans la discussion. Il s'agit aussi d'un élément qui entre assez largement dans le choix des chargeurs ou des armateurs.

Le plan social que nous proposons est particulièrement généreux, il faut le dire.

Nier que l'application de la réforme induira des ajustements d'effectifs serait mentir. Je ne l'ai d'ailleurs pas dissimulé, ni dans cette enceinte ni aux interlocuteurs que j'ai pu rencontrer, quels qu'ils soient, y compris les représentants syndicaux des dockers. Mais si l'emploi des dockers est un élément qui doit faire l'objet de toute notre attention, il ne faut pas oublier que la réforme est de nature à permettre la poursuite de l'activité des dockers dans les ports et à créer de nouveaux emplois dans des entreprises vivant autour et à partir des ports.

J'attends que la réforme produise ses effets pour faire la preuve qu'elle s'inscrit bien dans le plan du Gouvernement tendant à mobiliser le pays sur le thème majeur de l'emploi.

Il n'y a pas eu de négociations nationales ? J'ai cependant rappelé que, pendant un an, une longue phase de concertation avait impliqué non seulement les représentants syndicaux, mais aussi les représentants patronaux, bref, tous les corps constitués susceptibles d'intervenir dans la réforme.

J'ai eu l'occasion de recevoir moi-même, à trois reprises, les représentants des dockers et je leur ai chaque fois tenu le même langage. Ils voudront donc me rendre cette justice qu'il n'y a pas eu contradiction dans mes propos.

Dès le début, j'ai annoncé que les deux points essentiels étaient la mensualisation et la déperquation et qu'il s'agissait des piliers de la réforme, d'éléments incontournables.

C'est après une longue réflexion que le Gouvernement était arrivé à cette conclusion. Pour autant, si des souplesses pouvaient être introduites au cours de la discussion parlementaire, il y serait attentif et examinerait les amendements proposés.

Nous avons reçu un certain nombre d'amendements. Nous avons fait d'emblée observer que certains nous paraissaient inacceptables, mais que d'autres méritaient d'être discutés. Ils l'ont été et certains d'entre eux seront examinés en séance publique à partir de demain soir.

J'ai également souligné à mes interlocuteurs l'importance que revêtait une préparation rapide de la convention collective nationale, de nature à préserver complètement les intérêts des dockers, à partir des dernières propositions déjà faites et qui ne sont pas, vous en conviendrez, déraisonnables.

Je suis convaincu que cette réforme est porteuse d'une réanimation de nos ports. Qu'il s'agisse, en quelque sorte, d'un pari sur l'avenir, je n'en disconviens pas. D'ailleurs, toute réforme est un pari. Ce qui est sûr, c'est que, si nous ne faisons rien, le trafic dans nos ports continuera d'avoir la même évolution qu'actuellement et des pertes de marchés en résulteront.

Contrairement à vous, monsieur Duroméa, et à vos amis, qui considérez qu'il n'y a pas lieu de débattre de cette réforme, que nous pourrions la retirer, la « geler » - je reprends votre expression -, je pense quant à moi qu'il y a urgence à débattre. Nous devons en effet permettre à nos ports de jouer de nouveau et très vite le rôle moteur qui doit être le leur. D'où la procédure d'urgence que le Gouvernement a choisie pour l'examen du projet de loi.

Chacun aura compris que j'invite l'Assemblée à voter contre la question préalable défendue par M. Duroméa. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Sanmarco, pour une brève explication de vote.

M. Philippe Sanmarco. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion générale aura lieu demain, du moins je l'espère.

Aujourd'hui, il s'agit simplement de décider d'opposer ou non la question préalable.

Opposer la question préalable, c'est en termes simples refuser le débat, et donc considérer que la loi actuelle permet de résoudre tous les problèmes, ceux d'aujourd'hui et ceux de demain. Franchement, je pense que, pour tous les parlementaires, ce serait une décision très confortable. A en croire certaines déclarations du secrétaire d'Etat parues dans un hebdomadaire de cette semaine, le confort serait d'adopter une position sur laquelle nous serions prêts à nous replier. Mais à partir du moment où le Gouvernement a pris une initiative et, surtout, s'il a décidé de s'y tenir, le groupe socialiste considère que l'Assemblée a le droit et le devoir d'en débattre.

La loi de 1947 est une bonne loi, que nous n'abrogeons pas. Mais nous sommes obligés de constater que, depuis des années, elle n'a pas permis de traiter les problèmes nouveaux qui se posaient inévitablement à la profession concernée, comme à tant d'autres, autrement que par des réductions brutales d'effectifs, dont les effets - M. Duroméa l'a relevé - très incertains, discutables même, n'ont d'ailleurs jamais été débattus ici : les mesures ont été prises en dehors de tout plan d'ensemble, au mépris de la cohérence qui donne une lisibilité aux actions.

Depuis l'adoption de la loi de 1947 dans les conditions qui ont été rappelées, le monde économique autour de nous a changé. Peut-on sérieusement réaffirmer que la connaissance de ce qui était bon hier, et qui restera possible avec ce projet, devrait nous empêcher d'épouser les évolutions économiques ?

Par exemple, la mensualisation est au cœur de votre projet, monsieur le secrétaire d'Etat : il y a quarante-cinq ans elle était structurellement impossible à envisager évidemment, car personne ne pouvait savoir, à une journée près, quel bateau serait à quai, et quel type de trafic il s'agirait de charger ou décharger. Aujourd'hui, les flux tendus, les méthodes de manutention modernes permettent pratiquement de prévoir, parfois même six à huit mois à l'avance, quel bateau arrivera et à quel endroit, pour charger ou décharger tel type de marchandise.

M. René Couanau. Bien sûr !

M. Philippe Sanmarco. Pourquoi ne pas permettre une avancée et, autant que possible, la traduire par une mensualisation, sans remettre en cause la présence d'intermittences selon les principes de la loi de 1947 ?

Cette loi n'est certes pas responsable de toutes les difficultés de nos ports. Mais, centrée sur la profession des dockers, elle n'a pas permis à d'autres outils de se développer. Il n'y a jamais eu d'autre perspective que de taper sur les dockers quand les choses commencent à aller mal ! Ce qui a créé de manière permanente, lancinante, répétitive, des tensions qui, de toute façon, mettaient en cause la fiabilité et ne permettaient que de subir les évolutions.

Le groupe socialiste considère que nous avons le devoir de débattre. Nous voulons que cessent ces plans sociaux de licenciements que permet la loi de 1947 - leurs effets ont été tout à fait discutables. Il faut que cessent ces amputations systématiques et sans perspectives qui sont très démoralisantes pour tout le monde et d'abord pour les intéressés !

M. Raymond Douyère. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Mais nous voulons, monsieur le secrétaire d'Etat, que tout soit mis sur la table.

Car si nous ne pouvons pas débattre en cinq minutes, dans les conditions de l'époque, comme le rapporteur l'a rappelé, c'est qu'en 1947 les professionnels étaient arrivés à un accord. Ah, combien nous serions heureux si les professionnels se mettaient d'accord entre eux ! Mais nous assistons à une guerre de tranchées et nous ne voulons pas que notre action se transforme en règlement de comptes. Elle doit permettre d'étaler toutes les cartes sur la table et de parler d'autre chose que de la manutention.

Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, avec le groupe socialiste, que ce débat ne fasse pas des dockers des boucs émissaires...

M. Raymond Douyère. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. ... et que cesse la campagne outrancière...

M. Michel Crépeau. Scandaleuse !

M. Philippe Sanmarco. ... scandaleuse, en effet, exorbitante, jamais vue...

M. Jean Tardito. Absolument !

M. Philippe Sanmarco. ... qui fait supporter aux parlementaires une pression insupportable et n'aboutit qu'à figer les positions alors que nous cherchons au contraire à voter un texte conforme à l'esprit de la loi de 1947, c'est-à-dire traduisant un équilibre entre les nécessités économiques d'un côté, et les justes protections des travailleurs, de l'autre.

M. René Couaneu. Tout à fait !

M. Philippe Sanmarco. Pour les travailleurs de la manutention en particulier, nous veillons à ce que l'on ne balaie pas tout d'un coup. Les nécessités à prendre en compte doivent respecter une profession qui continuant d'exister devra donc avoir un statut.

On présente aujourd'hui le statut de dockers comme une espèce d'hérésie anachronique. Mais enfin, par exemple, les journalistes ont une carte délivrée par un collège professionnel paritaire ! Cela ne leur donne d'ailleurs pas un travail à vie, pas plus que ne le fait la carte G. Et si un journal n'a pas de lecteurs, ce n'est pas en licenciant les titulaires d'une carte de journaliste qu'on augmentera le tirage.

Le problème est au niveau trafics. Lorsqu'il y en a les problèmes de coûts sont réglés *ipso facto*.

Cet aspect du statut des dockers doit, au-delà des symboles - carte G ou pas, maintien de la carte G pour ceux qui l'ont, car nous faisons une loi pour au moins quarante-cinq ans -, être débattu clairement. Vous devez pouvoir répondre clairement à nos amendements, monsieur le secrétaire d'Etat. Telle est la volonté du groupe socialiste.

L'initiative est gouvernementale, et les partenaires sociaux ne se sont pas mis d'accord. Nous présenterons donc des amendements sur des points que nous considérons comme essentiels, en particulier ceux que je viens d'indiquer. Nous veillerons à ce que ce texte ne devienne pas une loi de règlements de comptes et ne fasse pas à nouveau régner la loi de la jungle dans les ports.

Ce n'est qu'à l'issue du débat et après l'examen de la manière dont nos amendements auront été discutés, voire retenus, que chacun pourra, en conscience, déterminer son vote.

C'est pourquoi le groupe socialiste votera contre la question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je mets aux voix la question préalable opposée par M. André Lajoinie et les membres du groupe communiste.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	572
Nombre de suffrages exprimés	571
Majorité absolue	286
Pour l'adoption	27
Contre	544

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

5

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. le Premier ministre, un projet de loi relatif à l'anticipation de la suppression du taux majoré de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le projet de loi n° 2698 est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. le Premier ministre, un projet de loi relatif au plan d'épargne en actions.

Le projet de loi n° 2699 est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

6

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Jacques Fleury, un rapport n° 2694 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Jean-Louis Masson, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les perspectives d'évolution du monopole de Gaz de France (n° 2277).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Jacques Fleury, un rapport n° 2695 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Edouard Landrain tendant à la constitution d'une commission d'enquête sur l'aménagement de la Loire, le maintien de son débit, la protection de son environnement (n° 2498).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Léo Grézard, un rapport n° 2696 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la responsabilité du fait des vols, pertes et détériorations des objets déposés dans les établissements de santé et certains établissements sociaux ou médico-sociaux, et à la vente des objets abandonnés dans ces établissements (n° 2617).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. François Colcombet, un rapport n° 2697 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, modifié par le Sénat, portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre la Nation, l'Etat et la paix publique (n° 2631).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Thierry Mandon, un rapport n° 2700 fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi modifiant la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et portant diverses dispositions relatives à ces activités (n° 2614).

7

COMMUNICATION RELATIVE À LA CONSULTATION D'ASSEMBLÉES TERRITORIALES DE TERRITOIRES D'OUTRE-MER

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre, en date du 13 mai 1992, relative à la consultation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna, sur le projet de loi portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit.

Cette communication a été transmise à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

l'électrification de la ligne ferroviaire Amiens-Boulogne ! Lisons le rapport de M. Beaufile 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 vraie 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 mensuralisation et la déperéquation.

M. Jean Beaufile, 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 Beaufile, 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 relie jusqu'au Danube.

M. Léonce Deprez. C.Q.F.D. !

M. Philippe Sanmarco. En outre, à quels clients a-t-il affaire ? Essentiellement les États-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 Français ont suivi les difficultés de la société Perrier, liées aux problèmes de la commercialisation des bouteilles aux États-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 manu-

tenition 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 dépeçage. 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 entraînent 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 initiative 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 Beaufile, 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.

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

« XIV. - L'article L. 531-2 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 531-2. - Le Gouvernement déposera chaque année devant le Parlement un rapport sur l'application du livre V du présent code et sur l'évolution de la manutention dans les ports français. »

« XV. - L'article L. 531-3 du code des ports maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 531-3. - Les conditions d'application du présent livre sont fixées par décret. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 1^{er}.

La parole est à M. Philippe Sanmarco.

M. Philippe Sanmarco. L'article 1^{er} contient l'essentiel des dispositions de ce projet de loi ; je ne reviendrai pas sur l'ensemble des divers arguments que la discussion générale a permis largement d'évoquer. Pour notre part, nous souhaitons insister sur un double souci.

Nous comprenons bien que les techniques modernes ne doivent pas empêcher, bien au contraire, qu'une nouvelle catégorie de dockers bénéficie aujourd'hui d'un statut de mensualisation. Pour autant, ce passage ne sera pas obligatoire : ceux qui ne le voudront pas ne se le verront pas imposer et surtout il ne faudrait pas qu'il conduise de l'état actuel, tel que nous le connaissons, à un statut « non identifié », c'est-à-dire à une absence de statut.

Par conséquent, si nous comprenons les arguments qui président à ce mouvement de législation, à cette évolution vers la mensualisation, nous souhaitons qu'une étape transitoire soit aménagée afin d'éviter de passer d'un extrême à l'autre. Il y a là, certes, quelque chose d'un peu délicat, voire de contradictoire, mais c'est le prix à payer de l'absence d'accord entre les partenaires - s'ils s'étaient mis d'accord, ils auraient géré eux-mêmes toutes ces contradictions.

Nous comprenons donc la démarche qui nous est proposée. Mais vous devez aussi comprendre que nous ne laisserons pas passer une profession d'un statut à une situation de non-statut. Le sens de nos amendements doit être compris à l'aune de cette volonté.

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

M. Jean Lacombe. Dans un souci de brièveté, je ne reviendrai pas sur les arguments que vient d'exposer Philippe Sanmarco, ni sur ceux par lesquels, au cours de la discussion générale nous avons bien fait ressortir les difficultés qu'engendrait la non-application d'un certain nombre de dispositions de la loi de 1947. Nous sommes, depuis plusieurs mois, dans une situation de blocage et même, aujourd'hui, face à un blocage complet de l'outil portuaire.

Il y a un paradoxe, monsieur le secrétaire d'Etat, à vouloir par le vote de ce projet créer les conditions d'une négociation entre partenaires, alors qu'eux-mêmes attendent ce texte pour savoir dans quelles conditions ils vont négocier !

Les dispositions de cet article premier, qui comporte d'ailleurs l'essentiel des modifications de la loi de 1947, vont créer dans les ports autonomes, selon un pourcentage prévu par le texte, et dans les ports non autonomes, sans dispositif précis, un certain nombre de dockers professionnels. Ces derniers auront un nouveau type de relations avec leur entrepreneur relevant du régime commun sans qu'il y ait d'accord de branche ni de convention collective, ainsi que Philippe Sanmarco l'a souligné.

Dans la mesure où l'on veut nous faire jouer un rôle qui ne relève pas du domaine de la loi, donc du pouvoir législatif, les amendements que nous apportons à votre texte, monsieur le secrétaire d'Etat, viseront à créer les conditions, nous l'espérons pour une période la plus longue possible, d'un équilibre entre les dockers professionnels mensualisés, ceux qui ne le seront pas, les intermittents ou ceux qui passeront de l'une de ces catégories à l'autre, en incluant d'ailleurs un certain nombre de dockers complémentaires ou occasionnels qui, depuis un certain nombre d'années, selon les ports, sont considérés comme des personnels qualifiés car - et il importe de le souligner - ils permettent aux ports de fonctionner.

Nous allons donc faire en sorte que l'on ne puisse échapper à ce dispositif que la loi a voulu et que les amendements vont renforcer au cas où... Certes, nous avons reçu des assurances de manière formelle et nous savons, monsieur le

secrétaire d'Etat, que vous avez pris l'engagement de jouer pleinement votre rôle au nom du Gouvernement pour favoriser, dans les semaines et dans les mois qui viennent, la réalisation d'un accord de branche, l'engagement des négociations et la signature d'une convention collective.

C'est fondamental. En effet, les dockers, à ce jour et contrairement à d'autres corporations n'ont pas de dispositif définissant leur recrutement, leur formation, leur qualification, le déroulement de leur carrière, leurs conditions de travail, leur retraite. Mais nous souhaitons aussi favoriser la responsabilisation de chaque port de manière que la prime soit donnée au dynamisme - c'est la vie, c'est la réalité - et créer les conditions de la responsabilité de chacun des ouvriers dockers dans un nouveau partenariat au sein de la communauté portuaire.

M. Philippe Sanmarco. Très bien !

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

M. Gilbert Le Bris. Après les paroles méditerranéennes, quelques paroles océanes.

Chacun aura compris que l'article 1^{er} de ce projet de loi est essentiel et c'est donc tout naturellement sur cet article que porteront, de façon majoritaire, nos amendements. En effet, nous utiliserons la possibilité qui est offerte aux parlementaires d'amender un texte et je trouve pour le moins curieux d'entendre l'opposition dire qu'il ne faut rien toucher à ce texte alors qu'à d'autres moments, sur d'autres projets, nous l'entendons réclamer avec beaucoup de vigueur son droit légitime d'amender.

M. Jean Beaufile, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Eh oui !

M. Antoine Rufenacht. Pour une fois que le Gouvernement propose quelque chose de bien !

M. Ambroise Guillec. J'ai déposé des amendements !

M. Gilbert Le Bris. Certes, nous avons conscience que ce texte s'articule autour des notions de mensualisation et de déperquation. Bien entendu, nous ne voulons pas toucher à ces deux piliers. Mais peut-on faire comme si rien n'avait existé auparavant ? Je ne le crois pas et le Gouvernement, dans la recherche d'un texte équilibré, ne peut non plus ignorer la situation existante.

Nous sommes nombreux à considérer que, trop longtemps, les relations entre employeurs et travailleurs de la manutention se sont un peu trop développées quasi exclusivement par l'intermédiaire et sans l'arbitrage de l'autorité publique. Il faudra que cela change et les dispositions prévues par ce texte y contribueront.

Mais est-ce une raison pour penser que tout va devenir subitement harmonieux et que tout va aller pour le mieux dans le meilleur des mondes entre ces partenaires sociaux ? Nous ne le croyons pas.

Laisser d'ailleurs face à face ces derniers mois par la volonté du ministre de la mer de l'époque, ils ont montré, à quelques rares et notoires exceptions près, que tout ne se passait pas dans les meilleures conditions. C'est du reste pour cela qu'il a fallu élaborer un projet de loi.

Il est donc normal de s'inquiéter de la période transitoire qui va séparer la promulgation de la loi à laquelle nous œuvrons ce soir de la convention collective, que nous appelons de nos vœux. C'est cette période qui nous préoccupe et c'est donc, vous le remarquerez à travers nos amendements, sur ce laps de temps, fragile, difficile, peut-être douloureux, que porteront nos efforts avec, nous l'espérons, quelque succès. (*Applaudissement sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous abordons les amendements à l'article 1^{er}.

PARAGRAPHE I DE L'ARTICLE 1^{er}

M. le président. M. Duroméa a présenté un amendement, n° 27, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 1^{er} :

« Les ports maritimes de commerce et de pêche de la métropole dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main-d'œuvre permanente d'ouvriers dockers ou dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'ouvriers dockers professionnels au sens

Nous admettons - je le répète - qu'il sera indispensable d'introduire une certaine souplesse dans l'exercice d'un métier dont on sait bien qu'il ne consiste pas à se rendre à heures fixes dans un bureau. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

M. Guy Hermier. Le passage d'une « journée » de quarante-huit heures à une autre de zéro heure et l'annonce la veille des horaires de travail du lendemain sont des pratiques courantes !

M. Antoine Rufenacht. Comme pour les députés ! (*Sou- rires.*)

M. le secrétaire d'Etat à la mer. Préférez-vous que l'on annonce à cinq heures du matin ce qui va se passer à huit heures ?

M. Antoine Rufenacht. Comme le fait le Gouvernement avec les députés !

M. Roland Blum. Nous sommes des intermittents !

M. Antoine Rufenacht. Intermittents, mais mensualisés !

M. Guy Hermier. Vous voulez assurer une relation directe avec le patron. Cela montre bien le sens profond de votre réforme.

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

M. Jean Beaufile, rapporteur. Il ne m'appartient pas de m'exprimer comme rapporteur à ce moment du débat, mais puisque M. Hermier m'a interrogé, je me permets d'apporter une précision.

Le texte évoqué par M. Hermier constitue non une convention collective, mais une proposition unilatérale. Certes, elle existe et elle doit servir de point de départ aux discussions, mais elle n'est sans doute pas totalement satisfaisante. Une convention collective se négocie à deux !

Nous ne devons pas fonder aujourd'hui nos positions sur un document qui n'a aucune valeur. Il ne s'agit que d'une proposition, comme nous pourrions avoir un projet élaboré par les ouvriers dockers.

M. Roland Blum. Ce n'est pas à l'Assemblée d'en discuter !

M. Jean Beaufile, rapporteur. Il conviendra de rapprocher les points de vue, toute convention collective étant le résultat d'une négociation.

M. Léonce Deprez. Il faut être au moins deux pour signer une convention.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. MM. Sanmarco, Lacombe, Le Bris et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 52, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du sixième alinéa du paragraphe II de l'article 1^{er}, après les mots : "entreprises de manutention portuaire", insérer les mots : "ou leurs groupements" ».

La parole est à M. Philippe Sanmarco.

M. Philippe Sanmarco. Chacun devrait apprécier que ce soit l'élu d'un grand port qui fasse part de son inquiétude sur le fait que la rédaction de ce paragraphe du projet de loi risquerait de ne pas être applicable dans les petits ports où certaines entreprises peuvent être amenées à se regrouper. Cet amendement tend donc à permettre aux entreprises qui emploient peu de dockers et veulent se regrouper de bénéficier des dispositions de la loi.

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

M. Jean Beaufile, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement mais, à titre personnel, cette précision me paraît utile.

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

M. le secrétaire d'Etat à la mer. Favorable !

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

M. Guy Hermier. Nous voterons contre cet amendement car nous l'estimons dangereux.

En effet, la possibilité de regroupement ne sera pas ouverte qu'aux petites entreprises. Elle sera offerte à toutes les entreprises. En se regroupant en fonction de leur activité, certaines d'entre elles pourront alors redistribuer les effectifs de dockers, donc bloquer toute nouvelle embauche. Je crains que cela ne favorise un accroissement de la précarité.

M. le président. La parole est à M. Albert Denvers.

M. Albert Denvers. Je m'étonne du point de vue exprimé par le groupe communiste car personne ne peut interdire aux entreprises de se regrouper.

M. Guy Hermier. Il n'est aucunement nécessaire de le préciser dans la loi. Il serait dangereux que le texte semble favoriser les regroupements, car ces derniers permettraient aux entreprises, en fonction de l'évolution de leur activité de faire travailler les dockers pour l'une ou pour l'autre. Cela limiterait les possibilités d'embauche. Cet amendement est donc très dangereux.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. MM. Lacombe, Sanmarco, Le Bris et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 53, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du sixième alinéa du paragraphe II de l'article 1^{er}, après les mots : "en priorité", insérer les mots : "et dans l'ordre". »

La parole est à M. Jean Lacombe.

M. Jean Lacombe. Si vous en êtes d'accord, monsieur le président, je défendrai en même temps les amendements n° 53 et 54.

Il s'agit de faire figurer une nouvelle catégorie prioritaire pour le recrutement des dockers à mensualiser et d'établir un ordre entre ces deux catégories. Nous voulons préciser qu'ils seraient pris d'abord parmi les dockers intermittents, puis parmi les dockers occasionnels, tout au moins parmi ceux qui ont régulièrement travaillé sur le port depuis au moins douze mois.

Cette dernière catégorie n'existe pas dans tous les ports, mais on la trouve dans le mien. En effet, depuis dix ans, une quarantaine d'ouvriers dockers complémentaires assurent l'écrêtement du trafic. Ils sont aussi bien formés que les dockers permanents, titulaires de la carte G. Personne ne comprendrait, pas plus ces derniers que l'ensemble de la communauté portuaire, que la nouvelle réforme les laisse pour compte.

Il conviendrait donc qu'ils puissent bénéficier du nouveau dispositif, mais il faudra qu'un décret définisse la notion de régularité afin que certains ne s'improvisent pas docker occasionnel ou docker complémentaire au dernier moment. Cela sera évidemment plus facile dans les ports où des mécanismes précis permettent de bien identifier cette catégorie de dockers.

Il me paraît souhaitable de faire bénéficier les intéressés des dispositions de la loi, mais en précisant dans la loi l'ordre dans lequel il faudra prendre en compte les catégories pour choisir les dockers à mensualiser, afin d'éviter que des occasionnels soient pris avant des professionnels.

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

M. Jean Beaufile, rapporteur. La commission n'a examiné aucun des deux amendements, mais, à titre personnel, j'admets leur intérêt. En effet, ils permettent de reconnaître aux ouvriers dockers occasionnels un professionnalisme que n'ont pas ceux qui n'ont jamais travaillé dans un port.

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

M. le secrétaire d'Etat à la mer. Dès lors qu'il s'agit de permettre de mieux gérer une situation donnée dans certains ports, l'avis du Gouvernement est favorable.

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

M. Guy Hermier. Nous voterons contre ces deux amendements. En effet, avec le système qu'ils instaurent, le patronat pourra prendre des occasionnels en cas de refus des dockers intermittents d'être mensualisés. A terme, cela pourra aboutir au licenciement des intermittents.

M. Jean Beaufile, rapporteur. C'est une interprétation !

