



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

manutention portuaire

Question orale n° 581

Texte de la question

M. Paul Dhaille rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que le 13 mai 1998 le portique n° 702 évoluant sur le port du Havre, quai de l'Atlantique, s'est effondré. Cet accident illustre la politique insuffisante de vérification et d'entretien mise en oeuvre sur le territoire du port autonome du Havre, du fait tant des manutentionnaires que du port autonome. Il est donc nécessaire de définir une règle commune à l'ensemble des ports français pour le financement de leurs outillages et équipements de manutention. Une solution consisterait à associer dans un partenariat financier la puissance publique et les entreprises privées à hauteur respectivement de 51 et 49 %. Ainsi, l'ensemble des équipements serait sous une même responsabilité favorisant sécurité et efficacité, et serait levée toute ambiguïté liée à la nature des montages financiers. Plus généralement, cela garantirait l'avenir du statut des salariés chargés de la conduite et de la maintenance de ces engins. Dans le cadre large et porteur d'avenir que constitue le projet Port 2000, la question du statut des salariés, de la sécurité dans leur métier et les montages financiers nécessaires aux investissements sont liés. Il souhaiterait connaître les dispositions qu'il compte prendre afin d'améliorer la situation.

Texte de la réponse

M. le président. M. Paul Dhaille a présenté une question, n° 581, ainsi rédigée:

«M. Paul Dhaille rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que, le 13 mai 1998, le portique n° 702 évoluant sur le port du Havre, quai de l'Atlantique, s'est effondré. Cet accident illustre la politique insuffisante de vérification et d'entretien mise en oeuvre sur le territoire du port autonome du Havre, du fait tant des manutentionnaires que du port autonome. Il est donc nécessaire de définir une règle commune à l'ensemble des ports français pour le financement de leurs outillages et équipements de manutention. Une solution consisterait à associer dans un partenariat financier la puissance publique et les entreprises privées à hauteur respectivement de 51 et 49 %. Ainsi, l'ensemble des équipements serait sous une même responsabilité favorisant sécurité et efficacité, et toute ambiguïté liée à la nature des montages financiers serait levée. Plus généralement, cela garantirait l'avenir du statut des salariés chargés de la conduite et de la maintenance de ces engins. Dans le cadre large et porteur d'avenir que constitue le projet Port 2000, la question du statut des salariés, de la sécurité dans leur métier et les montages financiers nécessaires aux investissements sont liés. Il souhaiterait connaître les dispositions qu'il compte prendre afin d'améliorer la situation.»

La parole est à M. Paul Dhaille, pour exposer sa question.

M. Paul Dhaille. Monsieur le ministre, je reprends une phrase de ma collègue: en matière de sécurité, il est toujours nécessaire d'identifier les carences pour y porter remède.

Le 13 mai 1998, le portique n° 702, qui charriait des conteneurs sur le quai de l'Atlantique, au Havre, s'effondrait. Le portiqueur qui le manoeuvrait subissait un très grave traumatisme corporel, à tel point que, après plusieurs mois de coma, il décédait dans la nuit du 19 au 20 décembre 1998.

Cet accident, qui a affecté douloureusement toute une profession, illustre la politique insuffisante de vérification et d'entretien mise en oeuvre sur le territoire du port autonome du Havre.

En effet, il existe sur ce port, comme dans tous les ports français, une disposition qui permet aux entreprises de manutention d'investir pour partie dans l'achat de portiques, ce qui confère aux opérateurs des droits, mais aussi des devoirs. Parallèlement, et depuis des années, le port autonome du Havre n'investit plus dans l'achat de

nouveaux outillages en remplacement de ceux qui arrivent en fin d'amortissement. La vérification des engins, et donc des réparations, devient problématique. Sous des prétextes de plus grande rentabilité, les entreprises de manutention portuaire refusent que ces opérations soient normalement effectuées. La fatalité des accidents ne peut être ici invoquée.

Cette situation pose la nécessité de définir une règle commune à l'ensemble des ports français, notamment en ce qui concerne le financement de leurs outillages et équipements de manutention.

Une solution a été avancée, qui recueille mon assentiment; elle consisterait à associer dans un partenariat financier la puissance publique et les entreprises privées à hauteur de respectivement 51 et 49 %. Ainsi, l'ensemble des équipements se retrouverait sous une même responsabilité, ce qui favoriserait et la sécurité et l'efficacité.

Cette règle aurait également l'avantage de lever toute ambiguïté liée à la nature des montages financiers nécessaires, puisqu'il apparaît en fait que les entreprises privées ne participent actuellement qu'à hauteur de 18 % environ dans le total de l'investissement.

Plus généralement, cette règle de financement apporterait des garanties évidentes quant au devenir du statut des salariés chargés de la conduite et de la maintenance de ces engins.

Dans le cadre large et porteur d'avenir que constitue le projet Port 2000, les questions des statuts des salariés, de la sécurité dans leur métier et des montages financiers nécessaires aux investissements sont liées. Il en va de la réussite de toute l'opération.

Je souhaiterais connaître, monsieur le ministre, les dispositions que vous comptez prendre afin de remédier à ce problème.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous venez de rappeler le tragique accident du portique n° 702 au port du Havre qui fit un mort. J'ai été informé des circonstances de ce drame en mai dernier et, au moment du décès du portiqueur, j'ai exprimé à la famille et à ses collègues de travail l'expression de la sympathie et de la solidarité du Gouvernement.

Je considère, je le répète mais vous le savez, la sécurité dans les transports et dans toutes les activités du domaine de compétence de mon ministère comme une question majeure.

Cet accident a mis en exergue la nécessité d'une vigilance permanente quant au respect des normes et conditions de sécurité dans lesquelles doivent pouvoir travailler les personnels; ceux-ci font preuve, par ailleurs, d'un grand savoir-faire.

A ma demande, sur la base des premières conclusions de la mission que, dès l'accident, j'ai confié au conseil général des ponts et chaussées, les responsables du port autonome du Havre ont engagé une série de mesures portant sur l'élévation du niveau de sécurité des engins, l'acquisition de nouveaux outillages et la modernisation de l'existant, ainsi que sur l'amélioration des engins de façon à réduire les vibrations et, partant, la pénibilité du travail.

Le conseil général des ponts et chaussées me remettra un rapport définitif dont l'ensemble des ports français devra tenir compte.

Je suis de votre avis: il importe que tous les acteurs de la filière portuaire exercent pleinement et de façon transparente les responsabilités qui leur reviennent. Je peux vous assurer que le Gouvernement poursuivra et amplifiera ses efforts sur les infrastructures de base, digues et jetées, comme sur la sécurité des accès nautiques.

La complémentarité entre ce qui relève de la puissance publique et ce qui relève des opérateurs privés est une condition importante du développement de l'activité de nos ports et donc du développement de l'emploi dans la filière portuaire. Aussi apparaît-il normal que certains équipements de superstructures soient également financés par les opérateurs privés qui en sont les utilisateurs. En s'engageant financièrement, ces derniers seront tout naturellement incités à faire venir de nouveaux trafics et à les fidéliser. Cela peut se concrétiser, vous l'avez dit, par la mise en place de structures à financements mixtes. De telles évolutions ne peuvent bien entendu s'envisager que dans le cadre de concertations approfondies avec l'ensemble des acteurs et personnels concernés et dans le respect des conventions collectives.

Dans le même esprit de dialogue et en intégrant cet objectif d'assurer les conditions de sécurité maximales aux salariés, le projet Port 2000 que le Gouvernement vient de prendre en considération est effectivement une opération majeure pour le développement portuaire de notre pays et l'avenir du port du Havre.

M. le président. La parole est à M. Paul Dhaille.

M. Paul Dhaille. Monsieur le ministre, personne n'a douté un instant de votre attachement à la sécurité, sur les routes comme dans les ports. La communauté portuaire du Havre a du reste été extrêmement sensible au

message que vous lui avez transmis à l'occasion du décès de ce malheureux portiqueur, chacun peut vous en donner acte.

Le principe d'un double financement, privé et public, que vous m'avez semblé approuver pourrait effectivement apporter des améliorations sensibles en matière de contrôle et de sécurité tant des superstructures que du matériel de manutention.

Il faudrait éviter qu'il y ait, sur un même quai, des équipements privés et des équipements publics. Si on pouvait, dans le respect du statut des salariés et dans le cadre d'une bonne gestion des fonds publics, compléter ces derniers par des fonds privés, en faisant en sorte que la puissance publique garde un droit de regard sur la sécurité, on améliorerait grandement les conditions de travail. Les personnels concernés y seraient sans doute très favorables.

Données clés

Auteur : [M. Paul Dhaille](#)

Circonscription : Seine-Maritime (6^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 581

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 janvier 1999, page 364

Réponse publiée le : 27 janvier 1999, page 344

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 janvier 1999