



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

directives

Question écrite n° 17098

Texte de la question

M. François Liberti appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur la réponse que ce dernier lui a faite concernant l'auto-assistance en matière de services portuaires et son lien avec le développement du cabotage maritime. La directive d'ouverture à la concurrence de l'ensemble des services portuaires proposée par la Commission européenne n'a pour seule priorité que la réduction des coûts au détriment de toute autre considération. L'ampleur des réactions qu'elle suscite dans tous les pays européens de la part des acteurs de la filière maritime et portuaire en témoigne. Les amendements introduits par le Parlement européen dans sa séance du 11 mars dernier, qui apportent des améliorations au texte initial, n'enlèvent rien au fait que le problème de fond demeure. Il constate d'ailleurs que les amendements déposés sont fortement contestés par la Commission européenne et risquent de ne pas être adoptés. La libéralisation des services portuaires, présentée non comme un but mais comme un moyen de développement économique, est loin d'être démontrée. De plus, en matière de sécurité, l'auto-assistance privatise de fait la sécurité portuaire faisant de la seule rentabilité financière le but de la réforme. On sait déjà les dégâts que cela occasionne dans le domaine du transport. Le concept même d'auto-assistance ouvre la porte à l'insécurité, à la dégradation des conditions de travail et d'emploi, au risque aggravé en matière environnementale. Son rapport du 5 avril 2002 sur le cabotage maritime (pp. 31-32-33) apporte des arguments qui le démontrent. Les recommandations de ce rapport, si elles précisent dans quelles conditions des accords de places peuvent contribuer à favoriser le cabotage maritime, proposent tout au contraire une série de mesures propres à favoriser la qualification professionnelle des personnels, le développement de l'emploi, la spécificité des métiers portuaires, de la manutention et des emplois maritimes des services portuaires. La libéralisation de ces services ne peut que jouer contre le développement nécessaire du cabotage maritime. Tous les professionnels de la mer, toutes les organisations syndicales représentant les différents métiers portuaires insistent sur le fait que la sécurité maritime commence dans les ports. Les mesures annoncées par l'Union européenne suite au naufrage du prestige et le maintien de la notion d'auto assistance dans le projet de directive constituent une contradiction flagrante. C'est la raison pour laquelle il lui demande qu'il organise une rencontre avec les représentants des organisations syndicales représentatives pour étayer une position avant que la directive ne soit définitive, qu'il prenne en compte les revendications exprimées par les ouvriers dockers et les professionnels portuaires demandant la suppression de la notion d'auto assistance et enfin que le gouvernement français au conseil des ministres européen fasse sienne cette position afin que la directive puisse répondre au mieux à l'attente des professionnels portuaires.

Texte de la réponse

Le projet de directive sur les services portuaires présenté par la Commission européenne en février 2001 vise à définir les conditions d'assistance aux navires et les règles de la manutention portuaire. Il donne également une définition de la notion d'auto-assistance. Une position commune avait pu être prise lors du Conseil européen des transports de juin 2002. Lors de la seconde lecture de ce texte le 11 mars dernier, le Parlement européen a proposé de nouveaux amendements qui, sans supprimer purement et simplement les possibilités actuelles d'auto-assistance, apportent un certain nombre de restrictions à son usage en introduisant des critères liés à la

qualification professionnelle, à même d'assurer la sécurité et la fiabilité des diverses opérations portuaires. La Commission européenne s'oppose aux amendements proposés sur deux points : l'exclusion du pilotage et les restrictions apportées à l'auto-assistance. De l'avis du Parlement européen, l'auto-assistance devrait être circonscrite au personnel de bord, limitation accompagnée d'un système d'autorisation obligatoire s'imposant à tous les services portuaires, compte tenu des conditions sociales applicables dans le pays de chargement ou de déchargement. Dans ce contexte, le Gouvernement s'opposera au développement d'une manutention de « complaisance ». Mais il convient aussi de veiller à ne pas entraver le développement d'une politique de cabotage maritime garante d'une forme de développement durable dans le domaine des transports. Le secrétaire d'État aux transports et à la mer a eu l'occasion d'en discuter avec la Fédération nationale des ports et docks au cours du mois de mai. Aussi, lors de la procédure de conciliation prête à s'engager entre le Conseil et le Parlement européens, notre souci sera double : veiller au maintien d'une nécessité de qualification professionnelle encadrant l'auto-assistance, en concertation avec les organisations professionnelles et les partenaires sociaux, et écarter des dispositions qui bloqueraient le développement du cabotage maritime. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus, lorsque la directive sera adoptée, qu'elle pourra être transposée en droit français, toujours en concertation avec les organisations professionnelles concernées.

Données clés

Auteur : [M. François Liberti](#)

Circonscription : Hérault (7^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17098

Rubrique : Union européenne

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 avril 2003, page 3129

Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5471