



**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**INSPECTION GÉNÉRALE
DES AFFAIRES MARITIMES**

Rapport n° 007282-02

ORGANISATION DU REMORQUAGE PORTUAIRE

Novembre 2011

Rapport n° : 007282-02

Organisation du remorquage portuaire

établi par:

Gérard PATEY
ingénieur général
des Ponts, des Eaux et des Forêts

Bruno BARADUC
inspecteur général
des Affaires maritimes

Vincent ALLAIS
ingénieur en chef
des Travaux publics de l'État

Jean-Pierre MANNIC
administrateur général
des Affaires maritimes

28 novembre 2011

Résumé

Par lettre du 19 avril 2010, le ministre a demandé au conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) et à l'inspection générale des affaires maritimes (IGAM) de dresser un bilan de l'organisation du remorquage en France et d'établir toutes propositions utiles pour en améliorer durablement l'efficacité et déterminer le modèle économique et juridique retenir, compte tenu des contraintes existantes, permettant de garantir au mieux les intérêts des différents acteurs, notamment sur le plan financier, tout en préservant un niveau de sécurité adéquat.

L'arrivée au Havre de la société nouvelle de remorquage du Havre (SNRH), en 2004, avec un début d'exploitation en 2007, en concurrence avec la société les Abeilles (groupe Bourbon), seul opérateur en place a été marquée par de nombreux contentieux, en matière d'effectifs des équipages et de droit du travail, a généré une incertitude juridique forte, des difficultés financières graves pour les deux sociétés, et un climat social très dégradé avant le départ du Havre de la société SNRH fin 2010. L'historique et les contentieux du cas du Havre sont développés dans le chapitre 4.

Le présent rapport présente la description de l'organisation du remorquage portuaire dans les différents ports français et dans quelques ports de l'Europe du Nord. Il analyse ensuite l'environnement réglementaire actuel du code des ports et du droit du travail maritime ainsi que la question des décisions d'effectifs et il propose des évolutions limitées de la réglementation actuelle.

L'exercice du remorquage dans les ports français est soumis à un simple agrément basé sur le respect des clauses d'un cahier des charges dont les prescriptions en matière de continuité du service et de sécurité imposent une flotte minimale par entreprise. Dans les grands ports maritimes de métropole on se trouve dans une situation de monopole de fait, dans la mesure où les volumes de trafics ne permettent pas d'assurer la rentabilité de plus de remorqueurs que ce minimum imposé, sauf, peut-être, dans les deux plus grands ports. Trois groupes opèrent en France: le groupe espagnol Boluda, qui, en 2008, a remplacé les Abeilles à Dunkerque, Le Havre, Brest, Nantes St Nazaire, Marseille-Fos, avec une filiale dans chaque port, le groupe Chambon présent à Calais, Boulogne, Cherbourg, Sète et Bayonne et le groupe Thomas qui opère à Rouen, Bordeaux ainsi qu'à Dieppe.

Dans les ports de l'Europe du Nord, plusieurs compagnies peuvent opérer, souvent sans même un agrément. C'est, par exemple, le cas à Rotterdam ou à Hambourg où plusieurs entreprises concurrentes coexistent.

L'analyse du dispositif législatif et réglementaire conduit à considérer qu'aujourd'hui le remorquage est réglementé dans les ports, d'une part, pour des considérations de sécurité nautique (et notamment pour les situations d'urgence) par l'État qui fixe les règles du règlement particulier de police et d'autre part, pour les considérations de bonne exploitation du domaine public maritime (DPM) avec un agrément délivré par l'autorité portuaire (AP).

Les dispositions législatives et réglementaires en matière de droit du travail des gens de mer, ainsi que les accords collectifs étendus s'imposent désormais à tous, après la jurisprudence du Conseil d'État dans les contentieux du Havre, et leur modification relèverait de l'initiative des partenaires sociaux.

La décision d'effectif est le document qui fixe l'effectif minimum requis à bord des navires professionnels armés avec un rôle d'équipage. L'effectif minimum, s'il n'a pas été déterminé au préalable par voie d'accord entre les parties intéressées, est fixé par l'armateur et la décision doit être visée par l'administration qui vérifie qu'elle permet de répondre aux exigences de la réglementation relative à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

Relativement modeste, le nombre d'emploi de marins au remorquage en France, estimé à 700 (350 officiers), devient significatif pour l'emploi de marins français au commerce actuellement d'environ 12 000, dont 2000 dans les métiers portuaires, et représente un enjeu pour les organisations syndicales de marins. La masse salariale correspondante est de l'ordre 50% du chiffre d'affaires et donc un élément très important de la rentabilité de cette activité économique.

Les tarifs de remorquage sont fixés port par port. Dans un compte d'escale, le remorquage représente 15 à 25% des dépenses pour un gros vraquier et jusqu'à 40% pour un porte-conteneurs moyen, ce qui démontre, l'importance de ces coûts dans la compétitivité du passage portuaire.

Le rapport conclut que le remorquage est une activité commerciale qui s'exerce dans un contexte concurrentiel où l'autorité publique doit intervenir pour fixer les règles du jeu, pour organiser la sécurité du plan d'eau, pour veiller à une optimisation de l'utilisation du domaine public maritime et donc de la gestion du port. Cette activité comporte donc des obligations de service public au titre de la sécurité mais elle doit aussi respecter une qualité de service cohérente avec les attentes commerciales.

Les propositions sont les suivantes:

- Maintenir une obligation d'agrément dans tous les ports.
- Dans les ports décentralisés : subordonner l'agrément à l'avis conforme de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP), à savoir le préfet.
- Dans les grands ports maritimes, pas de limitation du nombre de prestataires mais fixation des règles du jeu de l'agrément tout à la fois transparentes et objectives.
- Limiter la durée maximale de l'agrément dans une fourchette de 5 à 7 ans.
- Organiser le renouvellement ou l'attribution des agrément à date fixe avec une publicité adaptée.
- Prévoir l'élaboration du cahier des charges conjointement par l'AP et l'AIPPP.
- Revoir le contenu du cahier des charges en fixant clairement les règles du jeu.
- Dissocier la procédure d'agrément des autres procédures administratives (décisions d'effectifs, permis de navigation, ...)
- Consolider l'assise juridique de la réglementation tarifaire.
- Laisser aux partenaires sociaux le soin de faire évoluer, si nécessaire, les accords collectifs.
- Préciser par circulaire les modalités de présentation et de visa des décisions d'effectifs au remorquage portuaire.
- Aborder la question du remorquage à trois dans le cadre normal du dialogue social entreprise par entreprise et port par port et gérer la question du visa des décisions d'effectif au niveau prévu par les textes (départemental).

Le fondement législatif de l'intervention de l'État dans l'organisation du remorquage portuaire est bien établi pour le droit du travail, la police portuaire, la gestion du DPM portuaire, en revanche, un décret intégré dans le code des ports maritimes pourrait utilement conforter les diverses règles de fonctionnement de cette activité et notamment les procédures d'agrément et de fixation des tarifs.

Résumé	3
Sommaire	5
Introduction	7
1 – Description de l'organisation du remorquage portuaire	8
1.1. Les ports français	8
1.1.1. Les grands ports maritimes (GPM)	8
1.1.2. Les ports de commerce des collectivités	11
1.1.3. Les principales entreprises de remorquage opérant en France métropolitaine	12
1.2. Les autres ports européens	13
2 - L'environnement réglementaire	17
2.1. Le code des ports maritimes	17
2.1.1. Avant juillet 2009	17
2.1.2. Après le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009	17
2.2. Le droit du travail maritime – réglementation de la durée du travail au remorquage	18
2.3. Les décisions d'effectifs	18
2.4. Le droits de la concurrence en matière de service public	19
2.4.1. La loi « Sapin »	19
2.4.2. Le droit européen	20
2.4.3. D'autres activités de remorquage	21
2.4.3.1. L'assistance en escale dans les aéroports	21
2.4.3.2. Le cas du remorquage sur autoroute, en France	24
2.5. La réglementation tarifaire du remorquage portuaire en France	26
3 - L'approche économique et sociale	27
3.1. Les emplois	27
3.2. La compétitivité du remorquage portuaire	27
3.3. La rentabilité des entreprises de remorquage portuaire	27
4. Le cas du Havre	29
4.1. Historique	29
4.2. Jurisprudence	30
4.2.1. Sur les agréments portuaires	30
4.2.2. Sur les décisions d'effectifs	31
4.2.3. Sur les accords collectifs étendus	32
4.3. Le bilan de l'expérience havraise	34

5. Analyses et propositions	35
5.1. Généralités	35
5.2. L'agrément des entreprises de remorquage portuaire	36
5.3. Le processus d'agrément	38
5.4. Les tarifs	39
5.5. La sécurité	40
5.6. Le droit du travail: durée et organisation du travail	42
5.7. Les décisions d'effectifs	42
5.8. Le remorquage à trois	44
5.9. Divers	45
6. Conclusions et propositions	47
6.1. Les mesures à prendre	47
6.2. Mise en œuvre	48
<hr/>	
Annexes	49
1 – Lettre de mission	50
2 – Liste des personnes rencontrées	52
3 – Fiches portuaires	
3.1. Le grand port maritime de Dunkerque	55
3.2. Le grand port maritime de Rouen	57
3.3. Le grand port maritime du Havre	60
3.4. Le grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire	64
3.5. Le grand port maritime de Marseille	65
4.- Textes annexés	69
4.1. Réglementation tarifaire du remorquage portuaire	69
- Circulaire n°E 88/0064 du secrétaire d'État à la mer en date du 29 janvier 1988 relative au régime tarifaire du remorquage portuaire.	69
- Arrêté n°NORECOC 880000 3A du 29 janvier 1988	72
- Arrêté n°87-27/A du 14 avril 1981 relatif aux tarifs de remorquage dans les ports maritimes	74
- Arrêté du 14 avril 1981 relatif à la composition et aux conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire.	76
4.2. Décret du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer	78
4.3. Décret du 26 mai 1967 relatif aux décisions d'effectifs	83
5 – Liste des acronymes et des sigles	84

Introduction

Par lettre du 19 avril 2010, le ministre a demandé au conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) et à l'inspection générale des affaires maritimes (IGAM) de dresser un bilan de l'organisation du remorquage en France et d'établir toutes propositions utiles pour en améliorer durablement l'efficacité. La mission a pour objectif de déterminer quel modèle économique et juridique retenir, compte tenu des contraintes existantes, permettant de garantir au mieux les intérêts des différents acteurs, notamment sur le plan financier, tout en préservant un niveau de sécurité adéquat.

La question posée a pris appui sur la situation générée par l'arrivée au Havre de la société nouvelle de remorquage du Havre (SNRH) en 2005 avec une mise en exploitation en 2007, en concurrence avec la société les Abeilles (groupe Bourbon), puis avec Boluda, opérateur en place, dans un modèle reposant sur un monopole de fait par port. Cette arrivée de la concurrence marquée par de nombreux contentieux devant les juridictions judiciaires (droit du travail) ou administratives (régime d'autorisations) a en effet généré une incertitude juridique forte, des difficultés financières graves pour les deux sociétés, et un climat social très dégradé. Elle s'est finalement soldée par le départ du Havre de la société SNRH fin 2010.

Après avoir pris les contacts nécessaires avec l'administration centrale de la DGITM, direction des affaires maritimes et direction des services de transport, la mission a rencontré les organisations professionnelles du remorquage portuaire ainsi que les organisations syndicales.

Lors de plusieurs déplacements dans les ports du Havre, de Rouen, de Nantes, de Marseille et de Lorient, elle a rencontré les directions de ces ports, les commandants de ports, la plupart des membres de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire ainsi que les responsables des entreprises de remorquage.

Une note d'étape a été adressée le 22 janvier 2011 au cabinet de la ministre lui présentant un premier état des lieux du remorquage en France et en Europe, ainsi que les questions posées aujourd'hui par l'organisation du remorquage en France en précisant les points qui devront être approfondis.

Le présent rapport présente en premier lieu la description de l'organisation du remorquage portuaire dans les différents ports français et dans quelques ports de l'Europe du Nord. Il analyse ensuite l'environnement réglementaire actuel du code des ports maritimes et du droit du travail maritime ainsi que la question des décisions d'effectifs. S'agissant du droit de la concurrence, il rappelle les dispositions de la loi « Sapin » et le droit européen, en l'absence de directive spécifique sur les services portuaires. L'exemple de l'assistance en escale sur les aérodromes, réglementé en France par un décret transposant une directive européenne et celui du remorquage sur autoroute sont ensuite présentés.

Après une approche économique et sociale des emplois du secteur du remorquage portuaire, de la compétitivité de cette activité et de la rentabilité des ces entreprises, l'historique du cas du Havre est développé et analysé pour en présenter le bilan.

La dernière partie du rapport est consacrée aux analyses et aux propositions sur les différents thèmes étudiés. La conclusion reprend et résume les propositions de la mission.

1 – Description de l'organisation du remorquage portuaire

1.1. Les ports français

1.1.1. Les grands ports maritimes (GPM)

Les sept GPM de métropole ont une organisation du remorquage de même nature, même si certaines modalités peuvent être différenciées.

L'organisation actuelle s'appuie encore sur l'ancien règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, qui était annexé à l'article R. 351-1 du code des ports maritimes et qui a aujourd'hui été remplacé par le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche. L'article 10 de cet ancien règlement précisait: « *L'exercice du remorquage et du lamanage des bâtiments est subordonné à l'agrément du directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel. Les conditions en sont fixées par les règlements particuliers.* »

Un règlement spécifique relatif au remorquage a été pris pour chaque GPM par arrêté préfectoral et en a précisé les conditions d'exercice : délivrance d'un agrément par le GPM, durée de cet agrément, conditions de suspension ou de retrait, sous traitance, etc.

L'arrêté préfectoral prévoit généralement un cahier des charges relatif aux conditions techniques du remorquage, au nombre de coques nécessaire. L'agrément est conditionné au respect de ce cahier des charges.

L'arrêté préfectoral ou le cahier des charges définissent les missions de sécurité du remorquage portuaire et les modalités techniques d'un service minimum de sécurité dû à l'autorité portuaire par le ou les prestataires du remorquage portuaire. Il s'agit généralement de disposer de moyens pour des interventions d'urgence sur un navire en difficulté (rupture d'amarrage, avarie de machine ou « black out », etc) ou en cas de sinistre. Cela se traduit par l'exigence d'un minimum de remorqueurs en état d'intervenir 24h sur 24, en nombre variable selon le trafic et les spécificités des ports (8 à Marseille ou au Havre, 4 à Rouen, 2 à Dunkerque, etc.) Ceci peut s'apparenter à une obligation de service public.

Les agréments délivrés par les ports sont d'une durée limitée (de 5 à 15 ans)

Dans les grands ports maritimes, un agrément peut être délivré à toute entreprise qui remplit les exigences de l'arrêté préfectoral et du cahier des charges. Aujourd'hui, en effet, plus aucun agrément n'est exclusif, dans les GPM depuis que le port de Bordeaux y a renoncé en 2009, dans sa dernière consultation. En fin d'agrément de la société de remorquage, les GPM renouvellent cet agrément si les sociétés le demandent et si elles remplissent toujours les conditions de cet agrément. Une publicité est parfois faite avant ce renouvellement à l'attention d'éventuels concurrents, mais de toute façon une entreprise ne travaillant pas sur le port peut demander à tout moment un agrément qu'elle obtiendra si elle remplit les conditions du cahier des charges.

En réalité, le volume des trafics et les perspectives d'évolution de celui-ci ne permettent généralement pas à plusieurs entreprises de s'installer dans le même port, l'activité de remorquage présentant, en France, le caractère d'un monopole de fait. La coexistence de plusieurs compagnies a pu exister autrefois dans certains ports, par exemple à Marseille ou à Rouen, mais elle a toujours

conduit au rapprochement, puis à la fusion des sociétés en question (constitution de la SORMAR à Rouen, par exemple), sauf à conduire au départ du concurrent, comme cela s'est passé au Havre (voir infra.)

De plus, les exigences des cahiers des charges imposent généralement un niveau minimum de moyens à chaque entreprise de remorquage, allant jusqu'à demander qu'elle puisse effectuer, seule la totalité du service, ce qui fait qu'en général une seule entreprise peut être agréée dans un port. En pratique, ceci conduit à reconduire les entreprises précédemment agréées.

Ainsi, au GPM de Marseille-Fos, l'ensemble des coques nécessaires au service du remorquage sur le port (6 à Fos et 2 à Marseille Est) est imposé à toute entreprise sollicitant un agrément et une seule entreprise a été agréée.

Jusque très récemment, seul le port du Havre se trouvait dans une situation de concurrence avec deux sociétés, SNRH et BOLUDA ayant remplacé les Abeilles (groupe Bourbon) en 2008, opérant le même marché depuis 2005.

Mais la concurrence exacerbée entre les deux entreprises les a entraînées dans une guerre tarifaire qui a conduit la SNRH à arrêter ses activités le 31 décembre 2010 laissant le port du Havre dans sa situation antérieure de monopole avec le seul opérateur BOLUDA.

A contrario, l'arrivée d'une société concurrente n'a abouti à ce jour dans aucun autre port français.

Le tableau ci dessous présente quelques éléments de comparaison entre les GPM pour l'année 2009

GPM	Société	Mouv. nav Mouv. Rq	Remorques	Nb coques: en service + réserve	Nb de coques de sécurité	Durée agrément Date agrément
Dunkerque	Boluda	13000 2350	4180	6+1	2	8 ans 17/12//2007
Le Havre	Boluda	13600 6800	11000	7+1 (8+1 en 2011)	4	7 ans 8/10/2007
	SNRH			4	4	7 ans 25/07/2005
Rouen	SORMAR (Thomas)	9040 -	3400	6+1	4 ou 2 selon marée	6 ans 30/04/2009
Nantes - St-Nazaire	Boluda	5000 2000	3500	7+1	1	8 ans 10/11/2004
La Rochelle	Boluda	1700 -	-	3	2 à 45mn.	15 ans 30/06/2008
Bordeaux	CFT (Thomas)	2600	800	3+1	1 à 1h (+1 à 3h et 1 à 6h)	5 ans 1/01/2010
Marseille-Fos	Boluda	19500 5000	8800	9+2	8	8 ans 2009

Mouv. Nav = nombre annuel de mouvements de navires

Mouv. Rq = nombre annuel de mouvements de navires remorqués

Remorques = nombre annuel de remorques utilisées

(Ces chiffres sont des moyennes annuelles récentes ou des arrondis)

1.1.2. Les ports de commerce des collectivités

Les ports de commerce transférés aux collectivités (les anciens « ports d'intérêt national » de l'Etat) qui disposent d'une activité de remorquage sont pratiquement tous concédés à des CCI dont le cahier des charges de concession inclut les prestations de remorquage.

Les situations sont très diverses. Les CCI sous traitent généralement cette activité à une entreprise de remorquage (ports de Calais, Boulogne, Cherbourg, Brest, Bayonne, Sète) mais elles peuvent aussi l'assurer en régie directe (ports de Caen-Ouistreham, de Saint-Malo et de Lorient).

Parfois la CCI possède le ou les remorqueurs armés par la société de remorquage qui peut aussi disposer d'un ou deux remorqueurs en propre. Cette activité est souvent déficitaire et la CCI verse des subventions d'exploitation ou met gratuitement son remorqueur à disposition.

A Dieppe, le syndicat mixte qui gère le port, a procédé à une délégation de service public à une SARL du groupe Thomas.

Enfin, dans certains ports du sud de la France, on trouve des sociétés locales (Toulon, Sète) ou bien les pilotes du port pratiquent le remorquage, soit en appoint de la société de remorquage (ports de Bayonne, de Port la Nouvelle) soit seuls (Nice, Ajaccio et Bastia) lorsque les besoins sont faibles.

Le tableau ci dessous présente quelques éléments de comparaison entre ces ports *

Port	Société	Mouv. Nav Mouv. Rq	Nb. de remorques	Nb coques	Nb de coques de sécurité	Trafic ferries important
Calais	Chambon	30848 -	-	2	1	oui
Boulogne	Chambon	2149 -	-	2 (CCI)	astreinte	oui
Dieppe	Thomas	1811 65 à 80	65 à 80	1 (SMPD) +1 (privé)	1	oui
Caen- Ouistreham	CCI	2700 -	250	2 (CCI)	1 équipage en astreinte	oui
Cherbourg	Chambon	3327 -	186	1 + Mar Nat		oui
St Malo	CCI	4176 170	223	2 (CCI)	1 à la marée	oui
Brest	Boluda	1500 300	500	2 (1CCI)	1	
Lorient	CCI	937 362	490	3 (CCI)	1	
Bayonne	Chambon Pilotes	2000 180	180	1 (CCI) 1 (Pilotes)		
Sète	Chambon	2000 600	800	3	1	
Toulon	Société	2096 50	50	2	1	oui

(* : Ces chiffres sont ceux de 2010 ou des moyennes annuelles récentes)

1.1.3. Les principales entreprises de remorquage opérant en France métropolitaine

Le groupe Boluda

Le Groupe Boluda est installé en Espagne, en France, à Tanger-Méditerranée (remorquage, pilotage et lamanage), à Abidjan, à San Pedro (remorquage et pilotage), à Dakar et à Douala (remorquage et lamanage pour ces deux derniers ports), en Amérique centrale et en Amérique du Sud mais ne travaille pas au nord de l'Europe. Il compte au total plus de 200 remorqueurs et il est le n°2 mondial après Smit Harbour Towage.

Le groupe a des participations dans des terminaux de conteneurs et des activités de réparation navale à Barcelone et à Valence. Le seul actionnaire est Vicente Boluda.

Ce groupe a repris en 2008 les activités des "Abeilles" dans les ports français. Il est présent dans les ports de Dunkerque, Le Havre, Brest, Nantes St Nazaire, Marseille-Fos et La Réunion ainsi que Mayotte.

L'activité française est détenue par une holding de droit espagnol: Boluda Francia SL. Dans chaque port, une SAS d'exploitation a été créée, les coques étant la propriété d'une autre filiale, la société Boluda France dont le siège est à Marseille. Cette société loue les coques à chaque SAS portuaire. Ainsi, la filiale de Marseille Fos affrète 11 coques à Boluda France. Les marins et les personnels sont embauchés dans chaque agence.

L'activité remorquage du groupe comptabilise, en France, 75 remorqueurs et 500 officiers et marins.

La compagnie maritime Chambon

Elle exerce l'activité du remorquage dans les ports de Calais, Boulogne, Cherbourg, Sète et Bayonne.

La compagnie maritime Chambon a été créée fin 2002, par rachat de filiales des Abeilles auprès du groupe Bourbon. A titre historique, on peut rappeler que l'ancienne compagnie Chambon, originellement créée en 1873, avait été acquise par le groupe Bourbon en 1996.

L'activité principale de la compagnie reste le remorquage maritime, portuaire et hauturier (barges, engins flottants, navires) en Méditerranée, Atlantique, Manche et Mer du Nord ainsi que le sauvetage et l'assistance de navires en difficulté. Elle met en œuvre 11 remorqueurs dans les ports français (9 en propriété et 2 en gestion); l'effectif correspondant est d'environ 80 marins.

Sauf à Bayonne, une filiale d'exploitation a été créée dans chaque port où s'exerce l'activité de remorquage :

- Cie Calaisienne de Remorquage et de Sauvetage,
- Cie Boulonnaise de Remorquage et de Sauvetage,
- Cie Cherbourgeoise de Remorquage et de Sauvetage,
- Cie Sétoise de Remorquage et de Sauvetage.

Le groupe Thomas

Il est présent dans les GPM de Rouen et de Bordeaux ainsi qu'à Dieppe.

Cette société résulte de la fusion en 1977 de la Société de Remorquage Louis Thomas (SRLT) et de la Compagnie normande de remorquage (CNR) implantée à Rouen depuis 1913.

Le groupe Thomas dispose de 11 remorqueurs exploités par deux sociétés du groupe, la SORMAR à Rouen et la CFT à Bordeaux, avec un effectif d'environ 80 marins.

SNRH (groupe Kotug, Néerlandais)

SNRH n'a exercé une activité qu'au Havre de l'été 2005 jusqu'en décembre 2010, pour ce qui concerne la France.

Elle y armait 5 remorqueurs opérationnels avec 72 marins.

Les conditions d'implantation et d'activité de la SNRH au Havre sont détaillées au chapitre 4 : « Le cas du Havre ».

1.2. Les autres ports européens

Dans les ports d'Europe, la situation est contrastée. Si, dans les plus grands ports tels que Rotterdam ou Hambourg, la concurrence entre plusieurs opérateurs est de règle, dans d'autres ports, y compris ceux dont l'activité est du même niveau que Le Havre ou Marseille, la situation est plutôt celle de l'opérateur unique (cas d'Anvers et de Zeebrugge) ou de sociétés « regroupées » (cas de Barcelone).

A Rotterdam:

Trois compagnies différentes opèrent :

- Smit Havensleepdiensten (Smit Harbour Towing), la compagnie historique créée en 1842 à Rotterdam (16 remorqueurs et 60% du marché), filiale du groupe Smit International group rachetée en 2010 par Boskalis (dragages);
- Kotug, entreprise familiale néerlandaise basée à Rotterdam (9 remorqueurs);
- Fairplay-Towing, société familiale allemande de Hambourg (4 remorqueurs).

Il n'y a pas, aux Pays-Bas, de règlement national sur le remorquage. Il n'y a pas non plus d'agrément spécifique pour le remorquage portuaire mais un certificat national délivré par l'inspection des transports, comme pour tous les navires. Les autorités portuaires édictent des réglementations locales (pratique de la langue, connaissance des spécificités du port, du pilotage, fréquences VHF, etc.)

Les remorqueurs peuvent travailler sous pavillon étranger.

Chaque remorqueur est armé par 4 bordées de trois marins. Ainsi Smit compte 192 marins, Kotug 108 marins et Fairplay 48 marins, compte tenu des temps de repos (règles OMI) et des congés qui représentent environ 50% du temps de travail.

Les tarifs sont libres mais publiés. Toutefois des prix différents sont pratiqués dans le cadre de contrats; ils sont confidentiels.

Le port de Rotterdam est équipé pour la lutte contre les sinistres: il possède 11 remorqueurs de puissance faible à moyenne, dont 8 armés 24h/24 par un équipage de 3 officiers de port travaillant

en "3x8" pour le service de sécurité, essentiellement pour la lutte contre l'incendie, contre la pollution, les contrôles, etc. Il emploie 132 marins sur ses remorqueurs de sécurité. L'autorité portuaire se fonde sur le grand nombre d'unités de remorquage présentes sur le port pour garantir la disponibilité des moyens nécessaires en cas d'avaries, ce qui est démontré jusqu'à présent. Il n'y a aucune délégation de service public dans le cas des sociétés de remorquage.

A Hambourg:

Six compagnies opèrent: 5 allemandes : Bugsier (11 coques), Fairplay (2 coques), Lutgens & Reimers (2 coques), Petersen & Alpers (4 coques), Otto Wulf GmbH (sans remorqueur sur place mais présent dans des ports voisins) et une néerlandaise Kotug (5 coques). Il s'agit d'entreprises privées qui travaillent également dans d'autres ports allemands et à l'international.

Ces entreprises travaillent en mutualisation, y compris Kotug (arrivé en 1995) après 3 ans de débuts difficiles.

Dans le port, s'appliquent les règlements internationaux, nationaux et ceux du land. Une loi pour le trafic portuaire et maritime de Hambourg encadre ces règlements. Les entreprises de remorquage doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée par l'Oberhafenamt (Capitainerie du port). Il n'y a pas d'obligation de service public.

Les remorqueurs travaillent avec trois membres d'équipage. Sur demande et compte tenu du niveau d'équipement de certains remorqueurs, ils peuvent obtenir une licence pour travailler avec deux membres d'équipage, à l'intérieur du port et sous certaines conditions.

Les remorqueurs de sécurités seraient au nombre de huit sur le port; ces remorqueurs feraient l'objet de contrats spécifiques avec les pompiers.

A Anvers:

Le remorquage à l'amont des écluses est opéré par les 15 remorqueurs du port, en position de monopole.

A l'aval, deux compagnies opèrent: l'Union de Remorquage et de sauvetage (URS) avec 9 coques et Antwerp Towage avec 4 coques arrivée en 2006.

Il n'y a pas de mutualisation.

Sur le fleuve, la responsabilité de la sécurité est celle de l'Etat et non pas celle du port.

Il n'y a pas d'agrément pour les deux sociétés opérant sur le fleuve.

En résumé:

Généralement, l'activité s'organise librement sans intervention de l'autorité publique, sous réserve du respect des règles de navigation. L'autorité portuaire n'intervient pas dans les relations commerciales ou contractuelles et les tarifs sont libres. Une simple autorisation d'exercer une activité commerciale privée est délivrée.

Les entreprises de remorquage n'ont pas d'obligation de service public, même si elles peuvent être

réquisitionnées par l'autorité portuaire ou contractualiser avec les service de secours. Ainsi, il n'existe pas service minimum de sécurité dans les ports néerlandais ou allemands où règne la concurrence ; la sécurité est, en général, assurée directement par l'autorité portuaire ou bien ce service est rémunéré. Les entreprises de remorquage sont soumises aux réglementations de leur pavillon et de leur pays. Les remorqueurs sont armés par trois hommes d'équipage, voire deux exceptionnellement.

La mutualisation est relativement fréquente et des remorqueurs de plusieurs sociétés peuvent opérer un même navire, une seule facturation étant émise par la compagnie titulaire du contrat avec l'armement.

2. L'environnement réglementaire

2.1. Le code des ports maritimes

2.1.1. Avant juillet 2009

L'article 10 du règlement annexé au décret n°77-884 du 22 juillet 1977 portant règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche (repris en annexe de l'article R 351-1 du code des ports maritimes) précise : « *l'exercice du remorquage ... est subordonné à l'agrément du directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel. Les conditions en sont fixées par les règlements particuliers.* »

L'agrément est délivré par le directeur du port sur la base de considérations techniques et d'obligations de service qui figurent dans le règlement particulier de police (RPP).

Le RPP porte notamment sur les exigences en matière de sécurité. La mission de sécurité est donc assurée par la société de remorquage dans une sorte de délégation qui entraîne une contrainte de disponibilité et de continuité de service. Cette faculté du règlement de police de fixer des règles de continuité de service a été reconnue a contrario par le tribunal administratif de Rouen (31/07/2001) qui a annulé le refus d'agrément de la SNRH au motif que le port a ajouté une condition supplémentaire (d'armer en permanence 4 remorqueurs) non prévue par l'arrêté préfectoral.

D'une manière générale, il appartient à l'autorité portuaire de fixer les conditions d'organisation du service public de remorquage dans les ports et à leurs approches. Au nombre de ces règles, peuvent figurer celles relatives à la disponibilité permanente des remorqueurs au cours de périodes données (SNRH, CE 16/04/2008).

2.1.2 : Après le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009

Le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police (RGP) dans les ports maritimes de commerce et de pêche précise dans son article 10 « *Exercice du remorquage : l'exercice du remorquage est subordonné à l'agrément de l'autorité portuaire. Le règlement particulier de police fixe les conditions requises pour assurer la sécurité portuaire.* »

A noter que l'article L. 5331-2 du code des transports (ex-L302-1 du code des ports maritimes) précise que « *l'État fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires.* », et que l'article L. 5331-5 précise également : « *Au sens du présent article, l'autorité portuaire est : 1° dans les grands ports maritimes et les ports autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome,3° dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.* »

L'article L. 5331-10 précise enfin : « *Dans chaque port, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police. Les dispositions applicables dans les limites administratives des grands ports maritimes et des ports autonomes sont arrêtées par l'autorité administrative. Les dispositions applicables dans les limites administratives des autres ports sont arrêtées conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, à défaut d'accord, par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.* »

L'analyse de ce nouveau dispositif législatif et réglementaire conduit à considérer qu'aujourd'hui le remorquage est réglementé dans les ports à deux titres:

1 – pour des considérations de sécurité nautique (assistance aux mouvements des navires mais aussi interventions d'urgence, ...) : à ce titre, c'est l'État qui fixe les règles du jeu au travers du RPP approuvé en dernier lieu par le préfet;

2 – pour des considérations de bonne exploitation du domaine public maritime: c'est l'objet de l'agrément délivré par l'autorité portuaire, président du directoire du Grand Port Maritime ou exécutif de la collectivité territoriale propriétaire du port.

2.2. Droit du travail maritime – réglementation de la durée du travail au remorquage

Les dispositions législatives et réglementaires sont reprises dans la cinquième partie (transport et navigation maritime), livre V (les gens de mer), titre IV (le droit du travail), articles L5541-1 à L5549-3 du code des transports qui s'est substitué au code du travail maritime

La durée et l'organisation du travail au remorquage relèvent principalement du décret du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer (c.f. Annexe 4.2) et des deux accords cadres du 2 décembre 2005 dits « accords APERMA », relatifs à l'aménagement et à la réduction du temps de travail des personnels navigants des entreprises de remorquage portuaire, l'un concernant les officiers, l'autre les personnels navigants d'exécution. Ces accords ont été étendus par arrêté ministériel du 6 janvier 2006.

Le décret n°2007-1843 du 26 décembre 2007 précise par ailleurs dans son article 4 que le remorquage (avec le lamanage et le pilotage) fait partie des activités « *dont la nature ne permet pas de fixer avec précision les périodes de travail et la répartition des heures de travail au sein de celles-ci, et pour lesquelles une convention ou un accord collectif déterminent les adaptations nécessaires.* »

L'arrêté ministériel d'extension du 6 janvier 2006, un temps contesté devant la juridiction administrative, a été validé par le Conseil d'Etat (CE, 15 juillet 2010), après un examen préjudiciel détaillé par le juge judiciaire des dispositions relatives aux temps de travail et de repos (TGI de Paris, 4 juin 2010).

Ainsi, quelles que soient les difficultés réelles d'interprétation, soulignées par le rapport d'expert de Me Gilles Béliet¹, des notions de service discontinu et service continu de la convention collective, et leur lien avec celle de disponibilité permanente des remorqueurs dans les dispositions relatives à la sécurité portuaire, celles-ci s'imposent désormais à tous et leur modification relèverait de l'initiative des partenaires sociaux.

2.3. Les décisions d'effectif

La décision d'effectif est le document qui fixe l'effectif minimum requis à bord des navires professionnels armés avec un rôle d'équipage. C'est l'un des titres de navigation qui autorise ou

1: « expertise juridique sur les demandes de décisions d'effectifs en date du 18 avril 2006 présentées par la snrh en vue d'exercer une activité de remorquage dans le port du havre. » rapport à la direction générale de la mer et des transports, 1er juin 2006

interdit l'appareillage d'un navire.

Les conditions de fixation des effectifs des navires de commerce de pêche et de plaisance sont fixées par un décret du 26 mai 1967 (c.f. annexe 4.3) et précisées par un arrêté ministériel du 30 juin 1967. L'effectif minimum, s'il n'a pas été déterminé au préalable par voie d'accord entre les parties intéressées, est fixé par l'armateur. Toutefois, la décision doit être visée par l'administration (affaires maritimes - DDTM/DML) qui vérifie que l'effectif fixé par l'armateur permet de répondre en toutes circonstances aux exigences de la réglementation relative à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

Le refus de visa entraîne l'interdiction d'appareiller (art 3 du décret du 26 mai 1967). Il s'agit d'une décision unilatérale de l'administration, susceptible de recours devant la juridiction administrative.

Par la décision d'effectif, l'administration s'assure que le nombre, la composition et de la qualification de l'équipage permettent de naviguer en sécurité et en respectant la durée légale du travail. Ainsi, l'administration est fondée à vérifier que l'organisation du travail à bord du navire ou entre les bordées lors des relèves d'équipage, permet de respecter la réglementation relative à la durée du travail et aux temps de repos obligatoires, y compris les repos différés, les temps de congés et les jours fériés comme l'a rappelée la jurisprudence (SNRH- CE, 15 juillet 2010).

Ce double objectif, sécurité et durée du travail, nécessite une coordination lors du contrôle de la décision, sous forme de consultation de l'inspecteur de la sécurité des navires et de l'inspecteur du travail par l'auteur du visa.

L'obtention du visa ne dispense pas ensuite l'armateur de ses obligations en la matière. L'administration dispose de la faculté de retirer son visa si les conditions réelles d'exploitation de la décision initiale ne permettent pas d'assurer les règles définies ou à la suite d'un changement d'activité ou de mode d'organisation. (SNRH, CE 15/07/2010). Le visa obtenu laisse ensuite la place aux contrôles de l'inspection du travail sous la forme de contrôles a posteriori.

2.4. Le droit de la concurrence en matière de services publics

2.4.1. La loi « Sapin »

La loi n°93-122 du 29 janvier 1993 (dite loi Sapin) relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (articles 38 à 48) a défini la délégation de service public comme un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.

Ces délégations sont soumises à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'État.

L'autorité publique dresse la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de leurs garanties professionnelles et financières et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Elle adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que, s'il y a lieu, les conditions de tarification du service rendu à l'utilisateur.

Les offres ainsi présentées sont librement négociées par l'autorité responsable de la personne publique délégante qui, au terme de ces négociations, choisit le délégataire.

La convention doit donner lieu à un contrat mentionnant son objet (la nature du service et les contractants), les conditions de l'exploitation du service délégué, la durée de la convention, les conditions financières, tarifaires et ou de subventions ainsi que les modalités de révisions éventuelles, les modalités du contrôle, des pénalités ou sanctions et les éléments à fournir par le délégataire, les modalités relatives à la fin du contrat, à échéance ou avant celle-ci.

2.4.2. Le droit européen

Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) ne définit pas les services d'intérêt général (SIG) ni les services d'intérêt économique général (SIEG) auxquels le protocole n° 36 de ce traité est dédié, même si les SIEG sont cités dans les articles 14 et 106 du TFUE.

Le document de travail des services de la Commission du 7 décembre 2010 (Guide relatif à l'application aux SIEG et en particulier aux SSIEG, des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, de marché public et de marché intérieur) précise que « la notion de SIG se réfère aux services, qu'ils soient économiques ou non, que les États membres considèrent comme étant d'intérêt général et soumettent, pour cette raison, à des obligations de service public. »

On notera que toute activité consistant à offrir des biens et/ou des services contre rémunération sur un marché donné est une activité économique au sens des règles de la concurrence d'après la jurisprudence de la Cour de justice de la Communauté européenne (CJCE).

Le même document précise que les SIEG se réfèrent « aux services de nature économique que les autorités publiques des États membres, que ce soit au niveau national, régional ou local, selon la répartition des compétences entre elles en droit national, soumettent à des obligations spécifiques de service public par le biais d'un mandat et en vertu d'un critère d'intérêt général et afin de s'assurer que ces services soient prêtés à des conditions qui ne sont pas nécessairement celles qui prévalent sur le marché. »

Le titre 7 du TFUE (articles 101 à 109) traite des règles communes sur la concurrence, la fiscalité et le rapprochement des législations. L'article 106 alinéa 2 précise: « *Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.* »

Les articles 107 à 109 traitent des aides des États qui, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur dans la mesure où elles affectent les échanges entre les États membres et qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Depuis l'arrêt « Altmark » (arrêt de la CJCE du 24 juillet 2003, affaire C-280/00) il est acquis que ne doit pas être considérée comme une aide, une subvention publique qui remplit de façon cumulative quatre critères:

- premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligation de service public, et ces obligations doivent être clairement définies ;

- deuxièmement, des paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente ;
- troisièmement, la compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, compte tenu des recettes attendues et d'un bénéfice raisonnable ;
- enfin, lorsque le choix de l'entreprise n'est pas effectué suite à un appel d'offres dans le cadre des marchés publics, le niveau de la compensation doit être défini sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport aurait encourus.

Si ces quatre conditions sont remplies - il n'y a pas d'aide - l'opération ne doit pas être notifiée à la Commission.

S'agissant enfin des droits exclusifs et spéciaux cités au paragraphe 1 de l'article 106 du TFUE (« *Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'éditent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des traités, notamment à celles prévues aux articles 18 et 101 à 109 inclus.* »), le traité ne les définit pas.

Pour qu'on soit en présence de droits exclusifs ou spéciaux, la CJCE exige qu'ils soient accordés par une mesure des autorités étatiques, unilatéralement et sous leur seule responsabilité, à un nombre limité d'entreprises, sur tout ou partie du territoire national de façon exclusive. Il s'en suit qu'une telle mesure « *est de nature à affecter substantiellement la capacité des autres entreprises à exercer l'activité économique en cause sur le même territoire, dans des conditions substantiellement équivalentes* »². Le droit communautaire impose donc qu'une telle mesure soit nécessaire, proportionnée à son objet et qu'elle ne conduise pas à un abus.

A contrario, sera considérée comme abus, prohibé par l'article 82 du traité³, une mesure étatique qui écarte du marché, sans justification dictée par intérêt général, les entreprises qui légitimement peuvent y prétendre. Des droits exclusifs et spéciaux accordés à une ou plusieurs entreprises sans une telle justification soulèveraient aussi la question de la violation des dispositions du traité sur le droit d'établissement et la libre prestation de services. Le rempart serait alors une procédure transparente d'octroi de tels droits, par un appel d'offres ou, le cas échéant, toute autre forme appropriée de publicité⁴ permettant aux éventuels candidats de se manifester.

2.4.3. D'autres activités de remorquage

2.4.3.1. L'assistance en escale dans les aéroports

La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 s'applique à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union Européenne. Cette assistance concerne un ensemble d'activités (guidage au sol, nettoyage des avions, ravitaillement en carburant, service des bagages, etc.) Cette directive s'applique à des aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 2 millions de passages ou 50 000t. de fret.

² Arrêt de la CJCE du 25 octobre 2001, affaire C-475/99, *Ambulanz Glöckner*, point

³ « *Est incompatible avec le marché commun et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché commun ou dans une partie substantielle de celui-ci* ».

⁴ La Commission soutient que dans certains cas lorsqu'un appel d'offres n'est pas imposé par les directives marchés publics, une communication adressée à certaines entreprises peut suffire .

Ses principales dispositions sont les suivantes:

- L'État prend les mesures nécessaires pour assurer aux prestataires des services d'assistance en escale le libre accès au marché de la prestation de service d'assistance en escale à des tiers.
- Le gestionnaire d'aéroport qui fournit lui-même des services d'assistance doit opérer une stricte séparation comptable entre ces activités de service et ses autres activités; les contrôles sont effectués par un vérificateur indépendant.
- L'État peut imposer que les prestataires soient établis dans l'Union européenne et le nombre de prestataires autorisés à fournir les prestations d'"opérations en pistes" peut être limité.
- L'État peut subordonner l'activité d'un prestataire de service à l'octroi d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'aéroport considéré, afin de garantir la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et le respect de la législation sociale; les critères d'agrément doivent être appliqués de façon non discriminatoire, être en relation avec l'objectif poursuivi et ne pas réduire l'accès au marché à un niveau inférieur aux dispositions de la directives.
- L'État peut imposer au prestataire sélectionné dans un aéroport l'obligation d'opérer également dans les îles qui font partie de son territoire. Des dérogations limitées dans le temps sont accordées, lorsque des contraintes d'espace ou de capacité d'un aéroport rendent impossible l'ouverture du marché ou l'exercice de l'auto assistance.
- L'État peut réserver, sous certaines conditions, à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de service (telle que l'assistance "opérations en piste") , en justifiant les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité, en fournissant un plan de mesures visant à surmonter ces contraintes et en notifiant cette dérogation 3 mois avant son entrée en vigueur.
- Un comité des usagers doit être créé et tout usager a le droit d'en faire partie ou de s'y faire représenter par une organisation.
- L'État prend les mesures nécessaires pour organiser une procédure de sélection et peut prévoir un cahier des charges ou de spécifications techniques. Un appel d'offres doit être lancé au JOCE. Les prestataires sont choisis pour une durée maximale de 7 ans, par le gestionnaire si celui ci ne fournit pas le même service sinon par l'État. Si l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit seule le service (un seul prestataire) elle n'est pas soumise à la procédure de sélection et peut sous traiter sans autre formalité. Le Comité des usagers est associé à chacune des étapes décrites ci-dessus.
- L'État peut prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs et le respect de l'environnement et le prestataire est tenu de se conformer aux prescriptions de la législation nationale, dans le respect du droit communautaire.

En France

Le décret 98-7 du 5 janvier 1998, pris pour la transposition de la directive européenne n°96/67 CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale sur les aérodromes, a modifié le code de l'aviation civile en y ajoutant les articles R.216-1 à R.216-16. (voir ce texte en annexe ainsi que le décret 98-211 et la circulaire n°98-46 dont des extraits sont repris ci-après.

Aux termes de l'article R.216-14, à compter du 1er juillet 1998, sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers ou 20 000 tonnes de fret, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale, de même que celle de ses sous-traitants, est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par l'autorité préfectorale assurant la police de l'aéroport. Un agrément ne vaut que pour un aérodrome. Il est valable 5 ans, sauf suspension ou retrait. L'accès à

ces services des entreprises membres de l'Union Européenne et titulaires d'un agrément, est limité aux aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 2 millions de passagers ou 50 000 tonnes de fret.

La détention par l'entreprise de l'agrément n'est pas la seule condition nécessaire; elle doit en outre détenir une autorisation d'exercer une activité sur le domaine public délivrée par le gestionnaire de l'aérodrome, en vertu des arrêtés préfectoraux régissant la police de chaque aérodrome.

Le demandeur doit justifier des couvertures d'assurances pertinentes pour l'activité exercée, justifier d'une situation financière saine et souscrire des engagements de respecter les règlements et consignes de l'aérodrome en matière de sûreté, de sécurité (installations, équipements, aéronefs, personnes), de respecter les réglementations en matière de protection de l'environnement et de droit du travail.

Le demandeur doit en effet préciser la convention collective applicable le cas échéant aux personnels affectés aux assistances en escale ou le statut s'il s'agit d'agents titulaires d'organismes consulaires. L'autorité délivrant l'agrément doit s'assurer auprès de l'inspecteur du travail compétent du respect par le demandeur de l'obligation qui lui est faite de respecter la législation et la réglementation applicables en matière de droit du travail et des conventions collectives correspondant aux activités d'assistance en escale exercées. A noter que la circulaire 96-46 déjà citée précise que « *dans le domaine des métiers de l'assistance en escale, le non respect des conditions de travail réglementaires et conventionnelles peut entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité des personnels des entreprises, mais aussi pour la sécurité des aéronefs et des passagers.* »

Le demandeur doit également s'engager à participer d'une manière équitable à l'organisation ou à la couverture des frais de permanence des services offerts aux transporteurs aériens sur l'aérodrome. Il s'agit d'un volontariat de participation à cette permanence ou d'une participation financière. L'autorité de police peut désigner un prestataire pour cette mission de permanence après consultation du comité des usagers et du gestionnaire de l'aérodrome. Le prestataire chargé de la permanence tient une comptabilité séparée du coût net des services de permanence vérifié par un auditeur indépendant dont le choix a reçu l'accord de l'autorité de police. il est rémunéré chaque année par un versement des autres prestataires à proportion du chiffre d'affaire réalisé par chacun des prestataires.

Pour ce qui concerne la limitation des agréments (extraits du décret n°98-7)

d'une part, "....., le ministre chargé de l'aviation civile peut confier au gestionnaire de l'aérodrome la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aérodrome, la division ou la duplication. Le gestionnaire peut rendre obligatoire l'usage des infrastructures considérées pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens." "Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à ce que le gestionnaire de l'aérodrome délègue la gestion de tout ou partie de ces infrastructures à un tiers, conformément aux dispositions en vertu desquelles il assure la gestion du domaine public. "

d'autre part, "lorsque, sur un aérodrome ou une partie d'aérodrome, des contraintes particulières en matière d'espace ou de capacité des installations ne permettent pas l'exercice des services d'assistance dans les conditions prévues aux articles R. 216-2 à R. 216-5, le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande du gestionnaire de l'aérodrome, décider, pour une durée limitée :4° De réserver à un seul prestataire un ou plusieurs services relevant des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-5" (dont

l'assistance opérations en piste)."

A noter que cette disposition ne peut dépasser deux années pour le 4° cité ci dessus, renouvelable une fois, et que les justifications des contraintes spécifiques ainsi que le plan des mesures pour surmonter ces contraintes doivent être produites. La Commission européenne doit en être informée et son accord est requis.

Lorsque le nombre des prestataires est limité, il y a sélection des partenaires: un appel d'offres est publié au journal officiel des communautés européennes avec un cahier des charges. Les prestataires qui doivent détenir un agrément, sont retenus pour une durée maximale de 7 années, après avis du comité des usagers, par le gestionnaire s'il n'exerce pas ce type d'activité, sinon par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

En conclusion, l'activité de service de guidage-remorquage au sol des avions s'apparente au remorquage portuaire: c'est une prestation de service commerciale à des usagers opérateurs de transport, contre rémunération, dans un environnement contraint au niveau de l'espace et de la sécurité.

On retrouve notamment les notions :

- d'agrément par l'autorité de police dont les critères se retrouvent dans le remorquage portuaire (notamment sur le droit du travail), avec une durée limitée,
- d'autorisation par le gestionnaire de l'aérodrome - s'il ne l'exerce pas lui-même - d'exercice d'activités sur le domaine public et de cahier des charges, d'un service de la sécurité (s'agissant du service de permanence), de limitation possible du nombre des prestataires, avec appel d'offres
- d'un comité des usagers.

Cette directive et sa transposition nationale s'appliquent à des aéroports d'une certaine importance. La situation n'est pas équivalente pour les services portuaires, le projet de directive analogue n'ayant pas abouti. Dès lors les règles générales de l'Union Européenne s'appliquent (voir supra §2.4.2).

Les décrets et la circulaire relatifs aux aérodromes, bien qu'il n'y ait pas, pour les ports de directive en la matière, pourraient néanmoins inspirer l'action de l'État dans le domaine du remorquage portuaire, comme « euro-compatibles » et donner lieu à la proposition de textes analogues propres à mieux réguler le marché du remorquage portuaire.

2.4.3.2. Le cas du remorquage sur autoroutes, en France

Le dépannage-remorquage sur autoroute constitue une action de sécurité, le véhicule en panne constituant un danger pour la circulation à grande vitesse sur autoroute. Il convient en effet d'intervenir rapidement pour évacuer le véhicule en panne en vue d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic.

Le code de la route ne comporte rien de spécial en matière de dépannage ou de remorquage, sinon la réglementation des arrêts et stationnements sur les autoroutes.

Pour les autoroutes concédées par l'État, le cahier des charges de concession (approuvé par décret en Conseil d'État) comporte des obligations, notamment le fait que « *la société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer sous sa propre responsabilité, sur l'ensemble du domaine*

concedé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur. »

Il est également précisé : *"Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. cette publicité mentionne les critères de sélection des dépanneurs et leur pondération."*

Un règlement d'exploitation annexé au cahier des charges de la concession est approuvé par décision ministérielle. Il traite des arrêts en cas de panne, de l'assistance et du service de dépannage. (évacuation par un dépanneur agréé, interdiction du remorquage par un tiers, tarifs de remorquage et des prestations annexes⁵).

Cette activité constitue une délégation de service public, en d'autres termes, un "SIEG". En effet, l'arrêt n°207804 du Conseil d'État du 22 mars 2000 a précisé : *« Considérant, toutefois, qu'il résulte de l'instruction, et notamment des stipulations du cahier des charges approuvé par arrêté préfectoral du 7 avril 1998, que les dépanneurs habilités à procéder aux opérations de dépannage, de remorquage et d'évacuation des véhicules sur le réseau des autoroutes non concédées et voies assimilées du Val-de-Marne sont tenus d'intervenir sur l'ensemble du réseau pour remettre les véhicules en état de marche en moins de trente minutes ou, lorsque cela n'est pas possible, de les évacuer hors de l'autoroute ou de la voie assimilée ; que cette mission d'intérêt général est exercée sous le contrôle de la puissance publique qui peut procéder à une inspection annuelle des véhicules utilisés par le dépanneur et qui impose aux personnes agréées le respect d'obligations, définies à l'article 5 du cahier des charges, tenant aussi bien aux conditions d'exécution du service qu'à l'information de l'administration sur la situation de l'entreprise agréée ; qu'en prévoyant que seuls sont habilités à intervenir sur le réseau des autoroutes non concédées et voies assimilées du Val-de-Marne les titulaires agréés, l'administration envisage en outre de confier aux entreprises agréées des prérogatives de puissance publique ; qu'ainsi la procédure d'agrément des garagistes dépanneurs sur le réseau autoroutier et les voies assimilées du Val-de-Marne a pour objet de sélectionner les entreprises qui seront chargées de l'exécution d'un service public ; ... »*

Le choix des prestataires revient aux concessionnaires des autoroutes : après une publicité, les entreprises ayant répondu à l'appel de candidature et qui répondent aux critères exigés dans le règlement d'appel à candidature sont agréés par le concessionnaire, après avis d'une commission interdépartementale d'agrément par itinéraire (un des préfets sur l'itinéraire est chargé de la présider) et, sur les routes express, les entreprises sont agréées par le Préfet après avis d'une commission départementale.

Compte tenu que ce qui précède, on peut conclure que cette activité, qui constitue un SIEG, ne correspond qu'au volet "service de sécurité" du remorquage portuaire.

Il nécessite mise en concurrence et transparence et il est très encadré.

Il peut ressembler au remorquage lorsque celui-ci fait l'objet d'une délégation de service public en tant que sous traité d'une concession portuaire, mais il ne reçoit pas de subvention d'équilibre et les tarifs sont imposés par l'État, pour les véhicules légers au moins.

⁵ Les tarifs de dépannage-remorquage des véhicules sur les autoroutes et voies express ont fait l'objet de l'arrêté n°89-477 du 11 juillet 1989 modifié (décret n°91-8 du 1^{er} janvier 1991). Ils sont régulièrement fixés par arrêtés ministériels. Le tarif est fixé par l'État pour les véhicules de moins de 3,5t. et libre pour les véhicules de plus de 3,5t.

La société d'autoroute est seule juge du nombre maximum d'entreprises qu'elle agréer par tronçon d'autoroute mais après avis de la commission interdépartementale citée ci-dessus.

2.5. La réglementation tarifaire du remorquage portuaire en France

La circulaire n°E 88/0064 du secrétaire d'État à la mer en date du 29 janvier 1988 a pour objet de préciser le régime tarifaire du remorquage en France.

Elle s'appuie sur les pouvoirs dont l'administration dispose au titre de la gestion du domaine public. L'arrêté n°NORECOC 880000 3A du 29 janvier 1988 abroge un arrêté précédent (n°81-27A du 14 avril 1981) relatif aux tarifs de remorquage dans les ports maritimes.

La circulaire indique que les nouvelles dispositions de fixation des tarifs seront fixées par un arrêté préfectoral pris en tant que règlement particulier de police en l'application de l'article 10 du RGP (c.f. § 2.1.2). A la circulaire citée ci-dessus est annexé un projet d'arrêté préfectoral type.

Par ailleurs, il n'est rien changé aux dispositions de l'arrêté du 14 avril 1981 relatif à la composition et aux conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire qui regroupe à la fois l'autorité portuaire, les représentants des armateurs, et des usagers du port ainsi que les administrations concernées.

Les textes restant en vigueur figurent en annexe n°4.1 du présent rapport.

La procédure est donc encore aujourd'hui la suivante:

- l'entreprise de remorquage agréée soumet son projet de tarifs, accompagné des modalités d'exécution du service et des moyens mis en œuvre, à la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire;
- si cette commission émet un avis favorable, le projet est applicable dès leur transmission au préfet;
- dans le cas contraire, le préfet dispose d'un délai de 15 jours pour s'y opposer.

Dans la pratique, la mission n'a pas constaté de dysfonctionnement de cette procédure. Il y a négociation, au sein de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, entre la société de remorquage et les usagers sur les tarifs et niveaux de service. De ce fait le préfet n'utilise pas son droit d'opposition.

A noter toutefois des questions récurrentes sur les relations financières entre les diverses sociétés des groupes, notamment concernant les loyers des coques facturés par les sociétés propriétaires aux sociétés d'exploitation et la répartition des frais généraux entre les sociétés des groupes.

3. L'approche économique et sociale

3.1. Les emplois

Le nombre d'emplois liés à l'activité du remorquage portuaire dans les ports français est estimé à 800 dont 700 emplois de marins (350 officiers).

Relativement modeste, ce nombre devient significatif pour l'emploi de marins français au commerce actuellement d'environ 12 000 dont 2000 dans les métiers portuaires. Il représente un enjeu non négligeable, dans les ports les plus concernés (Le Havre, Marseille), pour les organisations syndicales de marins.

La masse salariale, évaluée à 55M€ pour 700 marins, est de l'ordre 50% du chiffre d'affaires et elle représente donc un élément très important de la rentabilité de cette activité économique.

3.2. La compétitivité du remorquage portuaire

Les tarifs de remorquage sont généralement exprimés en fonction de la longueur du navire remorqué avec une largeur plafond. Leur niveau dépend des ports en fonction notamment de la durée de la manœuvre et des caractéristiques géométriques du port.

C'est ainsi que pour un grand vraquier (minéralier cape size de 270 m de long ou pétrolier de 130 000 tpl), les tarifs varient selon les ports de 4000 à 5000 euros par remorqueur ; pour un porte-conteneurs de 3000 evp, les coûts sont plutôt de l'ordre de 1500 à 3000 euros par remorqueur.

Dans un compte d'escale (droit de port + pilotage + remorquage + lamanage), le remorquage représente 15 à 25% des dépenses pour un gros vraquier et jusqu'à 40% pour un porte-conteneurs moyen.

Ceci démontre, s'il en était besoin, l'importance des coûts du remorquage dans la compétitivité du passage portuaire, particulièrement pour le marché le plus concurrentiel, celui des conteneurs.

3.3. La rentabilité des entreprises de remorquage portuaire

La rentabilité des entreprises passe par une organisation resserrée. Les entreprises disposent principalement de deux leviers :

- la masse salariale qui représente environ 50% du chiffre d'affaires,
- le nombre de coques exploitées dans un port pour un trafic donné.

S'agissant de la masse salariale, les entreprises sont contraintes par la réglementation du travail et l'organisation du service qui en découle, d'une part, et par la « règle » qui impose, en France, un équipage d'au moins quatre marins par navire et par bordée, d'autre part.

Pour ce qui concerne le nombre de coques, la difficulté est en fait de maintenir le nombre de remorqueurs demandé par le port, alors que l'augmentation de la taille des navires diminue le ratio du nombre de remorqueurs utilisés par rapport au tonnage portuaire. De plus, les nouvelles facilités portuaires favorisent les évolutions des navires eux-mêmes plus manœuvrant et, depuis quelque temps, l'activité portuaire a peu progressé ou stagné en tonnage. Ainsi, même avec l'augmentation des trafics portuaires attendue après l'aboutissement de la réforme des grands ports maritimes et de

l'organisation de leur manutention, l'activité du remorquage portuaire, pour les deux premières raisons, ne pourrait-elle croître qu'assez modérément.

En dessous d'un seuil critique d'environ 1000 remorques par an par remorqueur en service « H24 », il semble que la rentabilité ne soit pas assurée sans aide financière, dans les conditions actuelles.

Ainsi dans certains ports, la société de remorquage demande-t-elle une diminution de la flotte en service ou bien une subvention pour la partie de la flotte de remorqueurs qui ne lui permet pas d'équilibrer ses comptes.

Dans des ports modestes, l'activité du remorquage est systématiquement subventionnée pour couvrir ses pertes en assurant un certain niveau de service.

4. Le cas du Havre

4.1. Historique

La SNRH, société nouvelle de remorquage du Havre, a déposé sa première demande d'agrément en 1999 pour exercer une activité de remorquage au Havre, en concurrence avec l'opérateur historique, les Abeilles (groupe Bourbon), en situation de monopole de fait dans ce port autonome⁶. Le projet commercial initial de cette société était, avec 4 remorqueurs opérationnels, d'axer son offre principalement sur les navires porte-conteneurs, activité la plus rentable et en perspective de développement avec la mise en service de Port 2000.

Le plan financier de l'entreprise était assis sur la réalisation d'économies importantes sur la masse salariale au moyen d'une organisation du travail calée sur l'activité réelle, en rupture avec l'organisation en service continu adopté par la société concurrente en accord avec la demande du port autonome.

L'agrément a été refusé en décembre 1999, au motif d'un risque de discrimination en matière d'exigence de sécurité, contraire à l'arrêté préfectoral et de l'insuffisance des moyens vis-à-vis de la desserte des navires pétroliers à Antifer. Refus de visa annulé par une décision du 31 juillet 2001 du TA de Rouen, le tribunal estimant que le port autonome avait commis une erreur de droit en ajoutant une condition supplémentaire non prévue par l'arrêté préfectoral.

Une nouvelle demande fut immédiatement déposée, suivie d'un refus à statuer du port autonome, dans l'attente de publication d'une nouvelle réglementation, notamment une directive communautaire relative aux services portuaires.

La SNRH a respecté ce sursis à statuer jusqu'en août 2002 avant de renouveler sa demande, ce qui amena le port autonome à confirmer son sursis à statuer en octobre 2002. Cette décision fut attaquée devant la juridiction administrative qui prit une ordonnance d'annulation en référé en mars 2003, puis un jugement au fond le 29 juin 2004 qui obligea le port autonome à reprendre l'instruction de la demande d'agrément. Le port autonome accorda finalement l'agrément à SNRH, désormais associée à KOTUG, le 25 juillet 2005, 6 ans après sa première demande.

Dès l'obtention de cet agrément, la volonté d'écarter cette entreprise fût clairement annoncée par les syndicats FO et CGT du remorquage, au motif d'une dégradation des conditions sociales des marins induite par le projet d'organisation du travail, avec en arrière plan un risque sur l'emploi aux Abeilles.

L'action conjointe des syndicats et de leur armateur, appuyée par une menace de grève nationale du remorquage, conduisit l'administration à donner des gages d'un respect strict des règles en matière d'effectifs et de droit du travail. Elle aida à consolider les modalités d'organisation du travail des Abeilles dans deux accords collectifs portés par l'APERMA, qui furent signés en décembre 2005 et étendus à l'ensemble de l'activité du remorquage en janvier 2006.

Parallèlement, l'entrée en activité commerciale de SNRH fût retardée par l'obtention des autorisations administratives nécessaires pour la mise en service des navires (permis de navigation) et les décisions d'effectifs. Décisions rendues difficiles à obtenir pour des raisons techniques (mise aux normes françaises des remorqueurs construits à l'étranger) et en raison du mode d'organisation

⁶ Après la réforme portuaire, le port autonome du Havre a pris le nom de grand port maritime du Havre.

du travail mis en place par SNRH, peu compatibles avec les nouveaux accords cadres et l'exigence de disponibilité permanente des remorqueurs du port.

Il s'ensuivit une longue guérilla juridique entre SNRH, les organisations syndicales, le port et l'administration, devant les juridictions administratives ou judiciaires portant sur les décisions d'effectifs, les décisions d'agrément et l'application du droit du travail, avec une jurisprudence abondante autant axée sur la procédure que sur le fond.

En dépit des difficultés, SNRH a pu exercer son activité opérationnelle à partir de l'été 2006, avec un réel succès commercial et technique mais au prix d'une tension sociale perceptible sur les quais et d'une guerre tarifaire dangereuse pour les deux entreprises dont le résultat fut, après moins de cinq années d'exercice et malgré le soutien longtemps indéfectible de ses actionnaires, la mise en faillite de SNRH en décembre 2010.

4.2. Jurisprudence

4.2.1. Sur les agréments portuaires

1) TA de Rouen, 31 juillet 2001, retrait de l'agrément, référé suspension

Requête SNRH de suspension de la décision du PAH de retirer son agrément *au motif que celle-ci ne serait pas en mesure, à la date où elle débiterait son activité, d'armer en permanence 4 remorqueurs et d'en armer un 5ème en moins de 4 heures*, exigence sans rapport avec les obligations imposées par le règlement particulier de police portuaire.

Analyse : L'arrêté préfectoral du 25 août 1981 (modifié le 18 novembre 1988) stipule dans son article 6 que « *l'entreprise (de remorquage) est tenue, sur demande du directeur du port autonome du Havre d'armer un ou plusieurs remorqueurs pour assurer une veille permanente et d'assurer en toutes circonstances un service minimum de sécurité.* » Le directeur du port a étayé son refus sur le risque de discrimination (par rapport à la société des Abeilles) et sur l'insuffisance de moyens vis à vis des navires pétroliers.

Le juge a annulé ce refus, estimant que le port a ajouté une condition supplémentaire non prévue par l'arrêté préfectoral. Ce jugement reconnaît à l'arrêté préfectoral la possibilité d'imposer des obligations de **service public de sécurité** aux entreprises de remorquage portuaire.

2) TA de Rouen, 10 mars 2003 et 29 juin 2004

Requête SNRH contre le sursis à statuer du port suite à une nouvelle demande déposée en octobre 2002, dans l'attente de la publication de nouveaux textes réglementaires (notamment la proposition de Directive communautaire relative aux services portuaires).

Analyse : Le juge annule la position non juridiquement fondée du port qui est mis dans l'obligation de prendre une décision. Celui-ci accorde l'agrément à SNRH le 25 juillet 2005.

3) TA de Rouen, août 2006, référé suspension

Requête SNRH en référé suspension contre la suspension le 31 juillet 2006, puis le retrait le 18 août 2006, de l'agrément portuaire accordé en juillet 2005.

Analyse : Le juge estime en premier lieu qu'il y a urgence et raison à statuer en procédure de référé suspension. En second lieu, il estime que les moyens soulevés par SNRH et tirés du fait que l'autorité portuaire ne pouvait fonder sa décision de retrait sur le simple fait que celle-ci ne serait pas en mesure d'armer en permanence 4 remorqueurs et un 5ème en moins de 4 heures,

engagements sans rapport avec les obligations imposées aux entreprises de remorquage par le règlement particulier du port du Havre, sont de nature à faire naître un doute sérieux sur la légalité des arrêtés attaqués.

Les décisions de suspension et de retrait de l'agrément sont suspendues et SNRH peut commencer son activité.

4.2.2. Sur les décisions d'effectifs

Pour armer ses remorqueurs, SNRH dépose ses décisions d'effectifs en octobre 2005. **A la suite** à un premier refus de visa de l'administration, plusieurs autres demandes furent formulées, toutes rejetées soit au premier niveau (DDAM), soit après un recours gracieux (DRAM), soit après un recours hiérarchique rejeté le 6 avril 2006 (Ministre après avis de la commission nationale de recours).

1) TA Rouen 13 mars 2006, référé, suspension

Requête SNRH en référé suspension contre l'exécution de la décision du directeur régional des affaires maritimes de rejet du recours gracieux contre le refus de visa des décisions d'effectifs des remorqueurs de la société.

Analyse : Ordonnance de rejet, absence d'urgence.

2) TA Rouen 28 juillet 2006, référé, injonction de délivrance de visas provisoires

Requête SNRH en référé suspension contre les refus de visa de décisions d'effectifs.

Analyse : De nouvelles décisions d'effectifs sont déposées par SNRH le 18 avril 2006 ; nouveau refus de visa, au motif que *en dépit du respect de la réglementation du travail, l'organisation proposée en vue de l'exploitation des remorqueurs ne répond pas aux exigences de disponibilité permanente de 4 remorqueurs armés en continu, contenues dans l'agrément accordé le 25 juillet par l'autorité portuaire* ; recours hiérarchique devant le Ministre après avis de la commission nationale de recours.

Le TA de Rouen enjoint, en raison de l'urgence, à l'administration maritime la délivrance de visas provisoires dans l'attente de la décision ministérielle.

3) Commission nationale de recours, 28 juillet 2006

La commission de recours émet un avis favorable à la délivrance des visas au motif que la décision d'effectif, prise en application de dispositions relatives à la sécurité de la navigation et à la réglementation sur la durée du travail, n'a pas à prendre en compte les conditions de l'agrément portuaire. Ainsi, si la pertinence des effectifs affectés doit être vérifiée par l'autorité portuaire en vue d'une disponibilité permanente des remorqueurs, le respect effectif des dispositions relatives au temps de travail relève du contrôle a posteriori. Et si, conformément au décret de 1967, les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer les règles (mentionnées ci-dessus) le visa est retiré.

Visa accordé par le ministre le août 2006 aux décisions d'effectifs de SNRH.

4) TA Rouen 21/06/2010 référé liberté, suspension de la décision de retrait de visa

Requête SNRH contre les retraits des visas des décisions d'effectifs, demande de suspension du retrait, urgence, atteinte à la liberté d'entreprendre, compétence DDTM, droits de la défense, erreur

de droit

Analyse : Ordonnance de suspension: l'urgence, l'atteinte grave et manifestement illégale à la liberté d'entreprendre sont reconnues.

CE 15/07/2010

Appel de l'État contre l'ordonnance du TA du 21/06/2010

Analyse: L'administration est fondée à vérifier que les conditions réelles d'exploitation des remorqueurs permettent de respecter la durée du travail, les repos et congés ; l'armateur doit fournir les justifications demandées (ce qu'il n'a pas fait); la liberté d'entreprendre s'entend d'exercer une activité économique dans le respect de la législation en vigueur et conformément aux prescriptions qui lui sont légalement imposées, tout spécialement lorsqu'elles poursuivent une exigence aussi impérieuse que la protection des salariés; l'administration en retirant ses visas au motif que l'exploitation des remorqueurs ne permettait pas le respect de la durée du travail n'a fait qu'exercer son pouvoir de retrait prévu par le décret du 26 mai 1967, ce qui ne peut être regardé comme la violation d'une liberté fondamentale.

Annulation de l'ordonnance de suspension: urgence non reconnue, pas d'erreur manifeste de droit.

4.2.3. Sur les accords collectifs étendus

Les négociations collectives, menées en application de la loi de 1998 sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, ont donné lieu à l'élaboration d'un accord cadre en 2002, modifié en octobre 2003 et signé par l'ensemble des partenaires sociaux fin 2004. Deux nouveaux accords collectifs ont été ensuite signés le 2 décembre 2005 (dits « accords APERMA »), accords étendus à l'ensemble de la profession par AM du 6 janvier 2006.

CE 16/04/2008

Requête SNRH en annulation des arrêtés d'extension du 06/01/2006 des accords collectifs - compétence des signataires, avis préalable à l'extension, représentativité et indépendance de l'organisation d'employeurs signataire, violation de la compétence des autorités de police portuaire en charge du remorquage, violation du droit de la concurrence

Analyse :

a) compétence des autorités en charge de l'organisation du service public de remorquage portuaire - moyen écarté:

- art L. 302-6, R. 351-1 et R.351-2 du CPM : les conditions d'exercice du remorquage sont fixées par des règlements particuliers pris par l'autorité investie de la police portuaire; il appartient à cette autorité de fixer...les règles d'organisation du service public de remorquage dans les ports et à leurs approches ; au nombre de ces règles peuvent figurer celles relatives à la disponibilité permanente des remorqueurs au cours de périodes données.
- Au titre des accords collectifs, si les accords décrivent un régime de service (discontinu au port ou continu au port), ils se bornent à déterminer les règles d'aménagement du temps de travail...selon les modes d'organisation du service de remorquage portuaire qui peuvent découler des exigences de disponibilité définies par l'AIPP.
- L'AIPP fixe les exigences de disponibilité, les accords déterminent les règles de l'aménagement du temps de travail selon les modes d'organisation en service discontinu ou continu, les entreprises font le choix de l'un des modes d'organisation en fonction des exigences de disponibilité...

b) atteinte à la liberté d'établissement - moyen écarté

- art 43 et 48 du traité instituant la Communauté européenne: interdit les restrictions à la liberté d'établissement... ; les accords n'ont pas pour effet d'imposer un régime de travail qui ferait obstacle à l'établissement de SNRH dans le port du Havre.

c) violation du droit de la concurrence- moyen écarté

- art 82 du traité : est interdit le fait d'exploiter de façon abusive une position dominante... ; imposer des prix ...ou tractations...non équitables ;
- art L. 420-1 du code de commerce : prohibe les ententes, actions concertées, coalitions...lorsqu'elles tendent à limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence ... ; art L. 420-2 : proscriit l'exploitation abusive d'une position dominante.
- Les accords professionnels, conventions de branche...ne sont pas des « ententes » au sens de l'article L.420-1. Il incombe aux ministres, dans l'usage qu'ils font de l'article R.742 du code du travail, d'opérer ... une conciliation entre d'une part les objectifs d'ordre social...et d'autre part les impératifs tenant à la libre concurrence. Il ne ressort pas des pièces du dossier que les accords étendus auraient « excédé les objectifs d'ordre social » ni qu'ils auraient porté une atteinte disproportionnée à la libre concurrence.

d) violation des règles relatives à la durée maximale quotidienne du travail et au repos quotidien-
moyen écarté

- L'organisation dite de « service continu au port » « requiert une mobilisation permanente des moyens de remorquage et se caractérise par un service ininterrompu ou continu du remorqueur, qui implique la présence permanente d'un équipage à bord ». Une telle organisation ne requiert la mobilisation permanente que d'un nombre de remorqueurs déterminé par l'autorité en charge de l'organisation de ce service public. Il appartient aux entreprises d'organiser le service en alternance de leurs différents navires et d'en maintenir en service un nombre suffisant de façon à répondre, le cas échéant à tout moment, aux exigences du service public, tout en assurant l'application des règles de la durée maximale du travail et des temps de repos.

e) autres moyens en violation du code du travail maritime – 3 questions préjudicielles devant la
juridiction judiciaire -

- 1) Les stipulations relatives à l'armement cyclique à un équipage à bord, sont-elles conformes aux dispositions relatives à la durée minimale du repos quotidien fixées par le décret du 31 mars 2005.
R - TGI de Paris 04/05/2010 : au remorquage, la durée maximale de travail peut être portée à 16h00 par 24h00, sous réserve que la durée maximale de 12h00 soit respectée en moyenne sur une période consécutive de 48 h00 ; des mesures compensatoires sous forme de congés sont prévues ; la vacation de service continu prévoit au moins 6 heures de repos ; et est suivie d'une période de repos/congés consécutive de 48h00 consécutives minimum. Ces dispositions sont conformes.
- 2) Les parties signataires des accords ont-elles entendu par les dispositions relatives au « service discontinu au port » autoriser les employeurs à déroger aux dispositions relatives au fractionnement du repos quotidien fixées par les articles 8, 9 et 10 du décret du 31 mars 2005 (ce qui serait illégal).
R - TGI de Paris 04/05/2010 : les partenaires sociaux ont tenu par les dispositions sur le service discontinu, tenir compte des réalités différentes selon les ports, sans pour autant déroger aux dispositions du décret du 31 mars 2005.

- 3) Ces stipulations sont-elles divisibles des autres stipulations des accords étendus ?
R - TGI de Paris 04/05/2010 : oui ces dispositions sont divisibles (donc une éventuelle annulation des dispositions précitées n'entraîneraient pas l'annulation de la totalité des accords étendus).

4.3. Le bilan de l'expérience havraise

Au final, le bilan social est lourd, avec la disparition d'une cinquantaine d'emplois au remorquage havrais sur les 200 existant aux Abeilles à l'arrivée de SNRH (jusqu'à 230 pour les deux entreprises en 2009). L'affaire a également été financièrement coûteuse pour le Groupe Bourbon racheté par Boluda en 2008 mais profitable pour les clients du port dont les tarifs de remorquage ont considérablement baissé, y compris dans les autres ports servis par la société historique. La situation sociale dans les ports français, notamment dans le contexte de la réforme portuaire, n'a pas permis d'identifier un impact visible sur le niveau d'activité des ports. En outre, le climat conflictuel permanent sur l'activité de remorquage aura également été négatif pour l'image du port pendant cette période.

L'expérience SNRH au Havre a cependant démontré la possibilité réelle d'avoir deux opérateurs en concurrence directe dans un port de la taille du Havre. Les difficultés sociales et juridiques rencontrées tiennent principalement à la position intransigeante que SNRH a pu prendre dès son arrivée contre les règles en vigueur en matière d'organisation et de temps de travail et plus généralement contre la réglementation applicable à cette activité, contestées en droit et en fait.

Au plan économique, son échec peut s'expliquer par une guerre intense sur les prix et par l'impossibilité d'ajuster les coûts de revient aux nouvelles pratiques tarifaires. Sans attendre l'arrivée effective de la SNRH, l'entreprise en place, les Abeilles, groupe Bourbon, avait commencé à diminuer ses tarifs, notamment pour les navires porte-conteneurs, de plus de 30%. SNRH, de son côté, avait basé son projet économique sur un bas niveau de tarif associé à une réduction de l'effectif à trois marins par coque et à une organisation du travail non conforme aux accords collectifs étendus postérieurement. Il lui a été impossible de mettre en œuvre ces mesures.

Parallèlement, Boluda a ensuite maintenu en activité une flotte surdimensionnée à la fois pour rester en mesure de servir dans de bonnes conditions l'ensemble de ses clients et pour limiter les conséquences sociales qu'aurait eu un désarmement massif.

Il faut donc rechercher dans le domaine économique et accessoirement dans le domaine social les causes de l'échec de cette expérience. Les textes législatifs et réglementaires se sont montrés adaptés, sous réserve qu'ils soient complètement appliqués (définition des obligations de sécurité, indépendance des pouvoirs du directeur du port et de l'administrateur des affaires maritimes...). Les décisions des juridictions administratives et judiciaires ont d'ailleurs confirmé ce point.

5. Analyses et propositions

5.1. Généralités

Le remorquage est une activité commerciale qui s'exerce dans un contexte concurrentiel.

Cependant l'autorité publique doit intervenir.

- pour fixer les règles du jeu,
- pour organiser la sécurité du plan d'eau,
- pour veiller à une optimisation de l'utilisation du domaine public maritimes et donc de la gestion du port.

Cette activité comporte donc des obligations de service public au titre de la sécurité mais elle doit aussi respecter une qualité de service cohérente avec les attentes commerciales et la bonne gestion du domaine public portuaire.

La concurrence reste la règle générale s'agissant d'une activité économique de prestation de services. Cependant, dans les faits, il n'y a de place, dans un même port, pour une concurrence entre plusieurs entreprises de remorquage (en l'occurrence deux entreprises) que dans les ports les plus importants. La capacité à servir les plus grands navires suppose en effet que chaque entreprise dispose d'un minimum de quatre coques opérationnelles, soit huit coques pour deux entreprises. Or l'état des lieux du remorquage dans les ports français fait apparaître que l'activité ne justifie un tel nombre de remorqueurs que dans deux ports seulement: Marseille et Le Havre.

Le réalisme conduit donc à considérer que, dans la majorité des ports français, une situation de monopole de fait perdurera mais il convient de maintenir la possibilité d'accès à ce marché à de nouvelles entreprises.

Parmi ces ports à situation de monopole, on peut distinguer les ports (pour l'essentiel les grands ports maritimes) dans lesquels une entreprise peut trouver une viabilité économique de façon autonome et ceux plus petits où une intervention financière de fonds publics est nécessaire pour garantir un niveau de qualité de service à des coûts raisonnables.

Il a ainsi semblé pertinent de répartir les ports entre trois catégories, concernant la problématique du remorquage.

Première catégorie

Il s'agit essentiellement de quelques grands ports maritimes, sans doute deux au maximum pour lesquels l'activité de remorquage supporterait la présence de deux d'entreprises concurrentes.

L'expérience havraise a montré que les dispositions réglementaires actuellement en vigueur permettaient la présence de plusieurs entreprises de remorquage. Les difficultés rencontrées sont liées, pour partie au départ, à une définition insuffisamment précise des conditions d'agrément (à laquelle il a été remédié), mais surtout au manque de préparation des différents acteurs (entreprises et organisations syndicales) à une situation de concurrence qui s'est traduite par des comportements quasi suicidaires au plan économique.

Deuxième catégorie

Cette catégorie de port a un niveau d'activité ne permettant pas à plus d'une entreprise d'avoir une viabilité économique.

Dans ce cas, une procédure d'agrément est adaptée sous réserve que la durée en soit limitée et que les conditions techniques et économiques de cet agrément soient clairement définies.

Un cas particulier se présente en 2011 concernant le grand port maritime de Dunkerque qui envisage de compenser auprès de la société de remorquage une obligation d'un minimum de coques qu'il entend lui imposer. Si cette pratique devait devenir pérenne, le port de Dunkerque se trouverait ipso facto positionné dans la troisième catégorie ci dessous et il devrait procéder à un appel à la concurrence pour désigner la société en charge du remorquage bénéficiaire de cette compensation. Cependant, s'agissant d'une mesure temporaire de transition liée à la fermeture de la raffinerie des Flandres Total, dans l'attente de la mise en service du futur terminal méthanier, l'utilisation de la jurisprudence Altmark devrait permettre au grand port maritime de gérer cette situation.

Troisième catégorie

Il s'agit enfin d'anciens ports d'intérêt national devenus ports régionaux ou départementaux. Les régions ont généralement renouvelé les concessions antérieurement accordées aux chambres de commerce et d'industrie (CCI) qui comportaient le service du remorquage.

Les entreprises de remorquage se trouvent donc généralement titulaires soit d'un sous traité de concession accordé par la CCI soit d'une délégation de service public accordée directement par la collectivité.

Cette pratique apparait comme tout à fait adaptée à cette catégorie. Il y a lieu de veiller à respecter les règles de mise en concurrence à l'occasion de chaque renouvellement de contrat. (Loi Sapin et jurisprudence Altmark).

5.2. L'agrément des entreprises de remorquage portuaire

Comme indiqué plus haut, l'autorité publique se doit de vérifier que les entreprises de remorquage souhaitant exercer leur activité dans un port disposent des moyens techniques et humains adaptés pour atteindre les niveaux de service et de sécurité requis.

A cet effet, le règlement général de police des ports maritimes (décret n°2009-877 du 17 juillet 2009) précise que l'exercice du remorquage est subordonné à l'agrément de l'autorité portuaire (AP) et que le règlement particulier de police (RPP) fixe les conditions requises pour assurer la sécurité portuaire.

La mission préconise le maintien d'une obligation d'agrément moyennant les quelques améliorations qui seront exposées ci-après.

Dans les ports maritimes décentralisés, le RPP est arrêté par l'AIPPP (le préfet) et l'AP (la collectivité). Ces ports ressortissent tous à la troisième catégorie (c.f. §5.1)

Dans ces ports où le remorquage est concédé à une CCI ou bien fait l'objet d'une DSP directe de la

part de l'autorité portuaire (AP) à une société de remorquage, il est nécessaire que le RPP du port fixe clairement les obligations de sécurité et les obligations de service imposées au service du remorquage. S'agissant de dispositions relatives notamment à la sécurité du plan d'eau qui est restée, dans les anciens ports d'intérêt national décentralisés, de la compétence de l'État, la signature du RPP par le préfet, avec celle de l'autorité portuaire (AP), apporte les garanties nécessaires sur la prise en compte des contraintes de sécurité dans les règles imposées à l'activité de remorquage.

L'agrément de l'entreprise reste indispensable. Cependant le RGP, en confiant à la seule AP le pouvoir d'agréer les entreprises de remorquage, prend insuffisamment en compte les aspects de police et de sécurité du plan d'eau. Il est suggéré que le texte soit complété par une consultation voire un avis conforme de l'AIPPP.

Dans le cas de sous-traité du concessionnaire du port (une CCI par exemple) à une société de remorquage, l'AP conserve la maîtrise de cette activité à travers le contrôle de ce sous traité, mais il faut, là aussi, associer l'AIPPP au choix du sous-traitant.

Pour les grands ports maritimes, il n'y pas lieu de définir a priori les ports appartenant à la première ou à la deuxième des catégories citées ci-dessus. Dans les deux cas, en effet, il convient de maintenir la possibilité au moins théorique d'avoir plusieurs prestataires.

Certes, l'article R. 101-11. du code des ports maritimes prévoit la possibilité pour le GPM de se voir confier la gestion de services publics liés à l'accueil des navires, auquel cas, le GPM exercerait cette activité soit en régie directe, soit en la confiant à une entreprise tierce par l'intermédiaire d'un marché public de prestations de services ou d'une délégation de service public. La situation serait alors celle décrite ci-dessus pour les ports de la troisième catégorie mais elle n'est pas mise en œuvre aujourd'hui.

Il serait paradoxal, alors même que les GPM se sont vus déchargés de leurs activités d'exploitation d'outillage, qu'ils prennent en charge cette activité majoritairement commerciale, sauf dans l'hypothèse où aucune entreprise ne pourrait être trouvée pour assurer cette activité dans des conditions économiques satisfaisantes.

Il convient donc de privilégier la mise en œuvre d'agrément mais en amendement certaines pratiques actuelles pour assurer tout à la fois l'ouverture du marché et l'atteinte des objectifs de sécurité et de qualité de service. Ceci suppose des règles du jeu tout à la fois transparentes et objectives.

Il n'existe pas aujourd'hui de réglementation européenne sur le sujet et pas de projet précis depuis l'abandon du projet de directive relative aux services portuaires. Il est donc suffisant d'appliquer les textes nationaux: droit de la concurrence et, concernant les DSP, loi « Sapin »

Par contre, l'analyse du cas aéroportuaire montre que la limitation du nombre des prestataires pour un service donné ne peut être qu'exceptionnelle.

La mission considère donc qu'il n'est pas possible de limiter formellement le nombre d'entreprises à agréer dans chaque port. Les conditions fixées dans chaque cahier des charges d'agrément devraient conduire à une adaptation de l'offre et de la demande port par port.

Pour l'ensemble des catégories de ports définies ci-dessus, les principaux points à améliorer par rapport aux pratiques actuelles nous paraissent être:

- la durée des agréments et la publicité à donner préalablement à la délivrance de ceux-ci;
- la définition des obligations de sécurité et de service, et, d'une façon plus générale, le contenu des cahiers des charges d'agrément.

5.3. Le processus d'agrément

La durée de l'agrément doit être limitée:

- un renouvellement périodique est nécessaire pour permettre une ouverture périodique du marché et pour permettre une adaptation périodique des clauses du cahier des charges de l'agrément;
- la durée doit être suffisamment longue pour éviter une instabilité permanente de l'entreprise privée de vision de l'avenir; la durée doit également permettre d'assurer un amortissement normal du matériel;
- on peut estimer qu'une fourchette de 5 à 7ans représenterait un compromis acceptable; une telle durée nécessiterait toutefois l'introduction d'une clause de réexamen à mi-parcours du cahier des charges d'agrément en fonction de l'évolution du contexte.

La notion d'agrément à date fixe:

l'expérience du Havre a mis en évidence que l'arrivée d'un second opérateur pendant la durée de validité de l'agrément du premier rendait difficiles aussi bien l'entrée en lice du nouveau que l'adaptation des moyens humains et matériels de l'opérateur en place, ce qui au final constitue un obstacle à une réelle ouverture du marché. Il y aurait donc lieu de limiter l'ouverture à de nouveaux agréments à la date de la fin du ou des agréments en cours et bien entendu d'ouvrir alors largement cette procédure par une publicité adaptée. L'autorité portuaire (AP) pourra alors attribuer un agrément à la ou les entreprises présentant la meilleure offre en fonction des critères du cahier des charges.

Le contenu du cahier des charges :

C'est de la responsabilité de l'AP de le définir conjointement avec l'AIPPP, chacun en fonction de ses responsabilités.

a) Le service de sécurité:

L'AP doit apprécier, en liaison avec l'AIPPP, les contraintes de permanence du service à imposer aux prestataires. Ce point est développé au paragraphe 5.5.

b) Qualité de service :

L'AP doit notamment se prononcer sur les points suivants:

- Une entreprise agréée doit-elle couvrir l'ensemble des besoins du port : toutes les zones géographiques (problème de la sectorisation) et tous les trafics (problème de la segmentation)? Ces points relèvent clairement de la politique commerciale du port. Bien qu'aucune réponse générale ne puisse y être apportée, la mission recommanderait plutôt d'éviter toute sectorisation ou segmentation.
- L'entreprise doit-elle s'équiper pour être capable de traiter les plus grands navires (en terme de moyens de remorquage) susceptibles de fréquenter le port? La réponse à cette question

doit être positive, sans pour autant exiger la capacité de traiter la pointe extrême en terme de nombre de navires simultanés.

c) Contenu du dossier de demande d'agrément

L'AP devra définir a priori le contenu du dossier qu'elle demande aux entreprises de produire à l'appui de leur demande d'agrément.

A minima ce dossier devra comporter :

- un dossier technique classique comportant les caractéristiques techniques des remorqueurs proposés,
- un dossier social précisant les effectifs et qualifications des équipages et les règles d'organisation du travail envisagées (convention collective, accords d'entreprise, ...)
- le cas échéant, des éléments tarifaires :
 - l'entreprise devrait fournir un projet de barème à l'appui de sa demande d'agrément;
 - il appartiendra à l'AP de définir les niveaux relatifs de tarifs qu'elle souhaite entre zones géographiques, dimensions de navires, etc ;
 - l'entreprise devrait aussi fournir des éléments sur la politique commerciale qu'elle entend mener.

Les modalités de l'agrément

Il y a lieu d'insister sur la nécessaire indépendance entre la procédure d'agrément, le respect du droit du travail et des règles relatives aux « décisions d'effectifs ». Au vu de l'expérience havraise, il faut veiller à ce que chaque acteur (affaires maritimes, inspection du travail, autorité portuaire) n'agisse que dans son strict périmètre de compétence. Toutefois, on voit mal l'AP agréer une société dont les navires ne seraient pas autorisés à naviguer; les décisions d'agrément pourront être prises sous réserve de la production ultérieure des titres de navigation et des décisions d'effectifs visées.

Le cahier des charges et le processus d'agrément devront prendre en compte l'hypothèse de plusieurs agréments simultanés (répartition des charges liées au service de sécurité, etc.)

La « reconception » de ce dispositif d'agrément: durée de l'agrément, agrément à date fixe, modalités de publicité, ... ne peut s'appuyer sur de simples arrêtés préfectoraux ou décisions du directeur du port. Un décret est nécessaire pour encadrer ce nouveau dispositif.

5.4. Les tarifs

Des contacts pris avec certaines places portuaires, il ressort que le niveau des tarifs du remorquage portuaire n'est plus ressenti comme excessif, contrairement à ce qui prévalait antérieurement. L'arrivée de la concurrence au Havre semble avoir eu un effet modérateur sur les tarifs dans l'ensemble des ports. Subsiste cependant une certaine insatisfaction sur le manque de transparence des comptes des entreprises et notamment sur les relations entre entreprises exploitantes et entreprises propriétaires de coques.

Dans les ports où le remorquage se trouve de fait en situation de monopole, la procédure décrite au paragraphe 2.5. est régulièrement appliquée et permet d'assurer une concertation efficace entre la société de remorquage, l'autorité portuaire et les usagers de telle sorte que l'hypothèse d'opposition du préfet reste théorique, aucun cas récent n'ayant pu être identifié. La procédure actuelle est donc bien adaptée au sujet. Il semble cependant qu'un simple arrêté préfectoral, s'appuyât-il sur un arrêté

type prescrit par une circulaire interministérielle constitue un support juridique insuffisant pour limiter la libre fixation du barème des prix de cette prestation.

Il conviendrait donc que le décret évoqué ci-dessus serve également d'assise à ce dispositif.

5.5. La sécurité

La participation du remorquage à la sécurité revêt plusieurs aspects:

- Dans certains ports, le préfet maritime a pu conclure avec les sociétés de remorquage des contrats de mise à disposition de remorqueurs pour compléter le dispositif d'assistance mis en place par la Marine nationale. Il s'agit là de prestations réalisées en dehors de l'agrément délivré par l'AP et dont la charge financière incombe à la Marine nationale. Il convient cependant de veiller à ce que les interventions hors des ports de ces remorqueurs fassent l'objet d'un accord préalable de l'AP et ne remettent pas en cause le respect des clauses de l'agrément (permanence et service commercial).
- Conformément aux articles L2212-1 et L2212-2 du code général des collectivités territoriales, le maire est responsable de la prévention et de la lutte contre *les accidents et les fléaux calamiteux ainsi que les pollutions de toute nature, tels que les incendies, les inondations, les ruptures de digues, ...* sur l'ensemble du territoire de sa commune y compris à l'intérieur des limites administratives du port. Au-delà des moyens dont dispose le service départemental d'incendie et de secours, il peut être nécessaire de disposer de moyens nautiques équipés à cet effet pour lutter contre des sinistres tant à terre que sur l'eau ou contre des pollutions du plan d'eau. Même s'il a été admis que les autorités portuaires puissent participer au financement de certains de ces moyens, compte tenu des risques spécifiques engendrés par l'activité portuaire, la mise à la disposition du SDIS de ces remorqueurs doit faire l'objet de contrats (marché publics) entre le SDIS et l'entreprise de remorquage. Elle n'entre donc pas dans la problématique des agréments et n'impacte pas les tarifs de remorquage portuaire.
- Enfin et surtout les remorqueurs contribuent à la sécurité de la navigation à l'intérieur du port.

Sur ce dernier point, l'examen de la situation dans les principaux ports français met en évidence une diversité dans les pratiques, qu'il s'agisse du nombre de coques en alerte, des délais d'appareillage ou de la manière dont ce service est rémunéré. En outre, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, les besoins d'intervention d'urgence d'un ou plusieurs remorqueurs sont très variables d'un port à l'autre, fonction des risques particuliers, mais également du trafic.

Port	Étude de risque	Nombre de coques en alerte simultanément	Délai d'appareillage	Nombre d'incidents ayant motivé une intervention ces 5 dernières années
Dunkerque	Non	2	25 minutes	2
Calais	Non	1 ⁷	15 minutes	Néant
Le Havre	Non	8	Immédiat	24
Rouen	Non	4 ⁸	Immédiat ⁹	8
St-Malo	Non	1	Immédiat ¹⁰	5 ¹¹

7 Selon météo, un second remorqueur peut être mis en alerte à 45 minutes ou 15 minutes

8 Appareillage immédiat pendant la marée et, en dehors de la marée, 2 coques disponibles sous 60 minutes

9 Idem

10 Pendant les heures d'ouverture de l'écluse

11 Essentiellement pour récupérer des navires de plaisance dont les amarres sont larguées malicieusement

Brest	Non	1	< 60 minutes	1
Lorient	Non	1	2 heures	Néant
Nantes	Prévue	1 ¹²	5 minutes	6 ¹³
La Rochelle	Non	2 ¹⁴	45 minutes	2 ¹⁵
Bordeaux	Non	1	1 heure	4
Sète	Non	1 ¹⁶	1 heure	2
Marseille	Non	8	Immédiat	NC

Il convient d'opérer une distinction entre d'une part la sécurité de l'opération commerciale de remorquage et d'autre part la mise en place de remorqueur(s) d'alerte, destinés à intervenir très rapidement en cas d'incident ou d'accident.

Le premier cas relève du niveau de service. L'effectif des coques disponibles permet des mouvements simultanés d'un certain nombre de navires, selon leur taille et les conditions météorologiques. Il ne s'agit donc pas de remorqueurs de sécurité à proprement parler, même si le nombre minimal de coques imposé pour un mouvement est dicté par des impératifs de sécurisation de la manœuvre. Le cas du remorqueur d'attente imposé par la capitainerie en fonction du site d'escale d'un navire (Le Havre - Antifer par exemple) relèverait aussi de ce premier cas.

Le second cas s'apparente en revanche à un véritable service d'urgence, destiné, en cas d'accident, à éviter de graves avaries, tant au navire qu'aux installations portuaires. Par accident, il faut entendre le plus souvent une rupture d'amarrage causée par un fort vent ou un courant de marée (estuaires notamment) ou encore un incident affectant la gouverne ou la propulsion d'un navire qui peut d'ailleurs ne pas être remorqué. Le remorqueur d'alerte intervient alors à la demande du navire, relayée en général par la capitainerie du port.

L'organisation d'un tel service d'urgence devrait ainsi prendre en compte les facteurs structurels (configuration du port) et conjoncturels (situation météo notamment). Dans les faits, aucun port n'a mené de véritable étude de risques, ceci pouvant se traduire par une position maximaliste tendant à assimiler toute coque armée à un remorqueur d'alerte (cas du Havre et de Marseille) et peser, le cas échéant, sur les charges d'exploitation de la ou des sociétés de remorquage. A contrario, certaines modalités de mise en œuvre (2 heures par exemple à Lorient) paraissent illusoire pour une intervention d'urgence en dehors des mouvements programmés.

Une première conclusion est que le dispositif devrait être dimensionné à partir d'une étude de risques digne de ce nom identifiant les situations à risques (« black-out » moteur, rupture d'amarres, événement météorologique imprévisible, ...) et leur probabilité d'occurrence et définissant les moyens nécessaires pour y faire face, leur délai d'alerte et de mobilisation, ...

Ceci amène également à considérer qu'il s'agit d'un véritable service d'urgence, de même nature que ceux qui mobilisent des moyens pour faire face à un incendie, une voie d'eau ou un accident de personnes, même si la responsabilité de sa mise en œuvre paraît bien relever principalement du navire désemparé, comme dans le cadre de toute assistance maritime. Se poserait toutefois, en cas de contentieux, la question de l'obligation de moyens ...

12 Autres coques de renfort sous une heure

13 Essentiellement des échouements

14 Alerte permanente possible selon conditions météorologiques mais facturation au GPMLR

15 Service d'alerte renforcée pour tempête Xynthia

16 Une coque à une heure et une seconde coque à 2 heures, mais de 05H00 à 21H00. Astreinte possible mais facturée ; compensation financière pour l'astreinte quotidienne.

La rémunération de cette permanence opérationnelle, qui génère a priori des charges supplémentaires, même si celles-ci ne sont généralement pas identifiées dans les comptes des entreprises, peut prendre deux formes principales que l'on retrouve dans les ports français :

- obligation d'assurer une alerte avec un délai d'appareillage minimal, figurant dans les clauses de l'agrément de l'entreprise, la charge étant ainsi mutualisée entre l'ensemble des usagers du remorquage,
- en complément, mise en place d'une alerte renforcée, dans des circonstances météorologiques particulières, donnant lieu dans ce cas à rémunération complémentaire, prise en charge par le port.

Il n'existe pas, comme c'est le cas dans certains grands ports de l'Europe du Nord, de véritable affrètement ou d'armement, par les entités portuaires, de coques entièrement dédiées à l'intervention d'urgence.

La pratique actuelle des ports français ne pose pas de difficulté particulière si ce n'est qu'il y a lieu de préciser la répartition de la mise à disposition des moyens et des charges correspondantes entre les entreprises agréées lorsqu'il y en a plusieurs. Cette répartition (nombre identique par entreprise ou au prorata du nombre de coques ou au prorata du nombre de remorques, ...) ne devra pas créer de distorsion de concurrence entre les entreprises.

Ainsi, en cas d'arrivée d'un nouvel opérateur, ce dernier aurait connaissance, en toute transparence, des obligations lui incombant au titre de la sécurité.

5.6. Le droit du travail : durée et organisation du travail

Le cas de la SNRH a présenté l'avantage de consolider la validité des accords collectifs du 2 décembre 2005, grâce la jurisprudence associée et, en particulier, celle de l'arrêt du Conseil d'État du 24/04/2008.

Malgré les ambiguïtés du texte de ces accords qui avaient notamment été relevées par Me Gilles Bélier dans son expertise de juin 2006 déjà citée (§2.2), réalisée à la demande de l'administration, les conditions du droit applicable sont donc désormais établies, pour l'ensemble des parties prenantes.

Leur évolution éventuelle est entre les mains des partenaires sociaux et il n'apparaît pas souhaitable, dans le contexte actuel du remorquage, que l'État s'y substitue d'une manière ou d'une autre ou qu'il en prenne lui-même l'initiative.

L'émergence d'une nouvelle organisation patronale, ARPENS, non encore représentative en 2011, est susceptible d'entraîner un réexamen de ce texte.

5.7. Les décisions d'effectifs

A bord des navires marchands, les effectifs ont généralement subi dans le temps une importante décroissance. Les évolutions techniques, mais également la concurrence internationale, ont progressivement amené les armateurs au long cours à réduire le nombre de marins.

Cependant, les risques, environnementaux notamment, ont amené, tant la communauté internationale que les États, à mettre en place des « garde-fous » afin de permettre au navire du

large, qui ne revient pas au port chaque soir, de fonctionner en continu avec une sécurité suffisante. Sur le plan international, une résolution de l'OMI traite de la détermination d'un « effectif de sécurité » en mesure d'opérer la conduite et l'exploitation des navires, tout en respectant des normes minimales de repos.

Document de « sécurité » (au plan international « *safe manning certificate* »), la décision d'effectif est également, en France, un outil de vérification « a priori » de la législation sur le temps de travail.

Ceci est justifié, pour la navigation « au large » exercée plusieurs jours d'affilée, sans relève d'équipage et sans réelle possibilité de contrôle à bord mais l'est moins pour le remorquage et d'une façon générale pour les activités portuaires.

En France, ceci se traduit par une réglementation spécifique qui soumet l'effectif décidé par l'armateur à un visa a priori de l'administration, qui vaut approbation et permet de prendre la mer. Le visa de l'administration couvre *de facto* trois aspects : l'adéquation du nombre de marins aux postes de travail (par exemple le nombre de marins assurant simultanément le quart passerelle), le repos physiologique et l'application des normes sociales (codes du travail, convention et accords d'entreprise). A noter d'ailleurs qu'une fois le navire en mer, le contrôle de l'administration ne peut plus s'exercer et qu'il convient logiquement que les vérifications soient opérées avant l'appareillage.

Le visa peut être retiré si les règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail ne sont plus respectées. S'agissant d'un navire de haute mer, une décision de retrait de visa ne peut être motivée que par le débarquement, non remplacé, d'une personne de l'effectif, ou par l'embarquement de marins ne détenant pas les qualifications prévues pour la fonction.

S'agissant du remorquage portuaire, dont les navires sont par définition en permanence au port, ces dispositions, manifestement conçues pour la navigation « au large », s'appliquent pourtant dans les mêmes conditions. Ainsi, au-delà de la description des tâches (sur les remorqueurs portuaires français, on trouve actuellement quatre postes de travail, soit un capitaine aux commandes, un chef mécanicien au pupitre de contrôle et deux matelots sur le pont), on constate que les décisions d'effectif font actuellement explicitement - et dans le détail - référence aux conditions de rotation et de relève des équipages, tous éléments qui ressortissent à l'organisation interne de l'armement, dans le respect des réglementations sociales en vigueur, code du travail, conventions collectives, accords de branche étendus ou non et accords d'entreprise.

Dans le cas où il existe un doute quant au respect des normes sociales, sans qu'il y ait modification de l'organisation des postes de travail, c'est en principe l'inspection du travail qui est amenée à intervenir, comme pour toute entreprise. L'inspecteur du travail compétent peut notamment opérer des vérifications sur pièces ou *in situ*, s'agissant notamment des tableaux de service et des registres d'heures de travail. Selon le cas, des observations sont faites au chef d'entreprise ou des procès-verbaux sont dressés, avec suites pénales possibles.

Une telle procédure est courante et elle est indépendante d'une éventuelle mise en cause du visa de la décision d'effectif, une telle décision administrative de retrait pouvant conduire à la fermeture de l'entreprise.

Dans le même cadre, tout salarié qui estime, pour ce qui le concerne, que les codes du travail ou les accords de branche ne sont pas respectés, peut intenter une action prud'homale devant la juridiction compétente.

Il n'en demeure pas moins, et les contentieux SNRH l'ont montré, que les décisions de retrait de visa fondées sur un constat d'organisation du travail s'écartant de la norme en vigueur (en l'occurrence les accords d'entreprise mis en place par un concurrent et étendus par décision de la puissance publique) ont été validées par les plus hautes juridictions. L'administration a d'une certaine manière agi dans un sens qui, bien qu'il ne soit pas réellement dans l'esprit des textes, a été reconnu valide dans la forme.

Les textes actuels (décret du 26 mai 1967 et AM du 30 juin 1967) sont clairs, suffisamment souples et équilibrés dans la prise en compte des responsabilités respectives de l'employeur et de l'administration et la prise en compte des intérêts des salariés, sous réserve de laisser chacun dans son rôle.

Il n'apparaît donc pas utile d'en préconiser la modification mais de veiller à revenir à une juste application de ses principes dont la jurisprudence récente « SNRH » a conforté la validité.

Ainsi, compte tenu notamment de la nouvelle organisation de l'administration (intégration de l'inspection du travail maritime au sein du ministère du travail), serait-il opportun de préciser par circulaire le contenu des décisions d'effectifs et les modalités de délivrance de leurs visas. Sans remettre en cause les missions, compétences et responsabilités de chacun (inspection du travail, administration des affaires maritimes, employeurs, organisations syndicales ...), les décisions d'effectifs devraient s'attacher à expliciter l'organisation des postes de travail dans un objectif de sécurité humaine et maritime.

S'agissant des rythmes de repos, relèves et congés qui concernent l'organisation interne de l'entreprise, elles devraient simplement faire référence à l'ensemble des textes en vigueur.

Subsisterait toujours la possibilité de retrait de visa, si, comme le stipule le décret, « *les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer les règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail* ». Le retrait de visa demeurerait donc « l'arme ultime » dans le cas de manquements répétés, dûment constatés et sanctionnés par les services dont c'est la mission première (inspection du travail).

5.8. Le remorquage à trois

La décision d'effectif est parfois considérée en France comme « outil de régulation sociale » par les partenaires sociaux et par l'administration. Tel est le cas notamment au remorquage où l'armement à 4 hommes d'équipage fait figure de dogme à défendre pour les organisations syndicales, et à faire tomber pour les armateurs. Les organisations syndicales sont fermement attachées au « respect » de l'armement à 4, tandis que les armateurs attendent une évolution de la « règle » pour pouvoir armer leurs navires à 3, comme la plupart des remorqueurs dans les grands ports en Europe.

Concernant le « remorquage à trois », il n'y a donc pas lieu d'avoir une position prédéterminée ni globale pour l'ensemble de l'activité ou même un port ou une catégorie d'activité. Chaque décision d'effectif, au remorquage comme pour toute autre catégorie de navigation professionnelle, doit être prise « navire par navire » et pour une activité donnée, au niveau de décision approprié.

Précisément, dans le cas du remorquage portuaire, l'armement à 4 hommes d'équipage (sans mention de l'organisation à bord et des qualifications) quelle que soit la taille du navire, sa puissance, son mode de propulsion et son degré d'automatisation, son activité sur un plan d'eau

calme ou en pleine mer, la durée des vacances, etc... n'a pas grand sens.

Il a pu être observé que des remorqueurs strictement identiques, opérant sous pavillon français dans un port français ou sous un autre pavillon dans un port d'Europe, avaient un effectif différent ; et, de la même façon, qu'un remorqueur français avait pu bénéficier, pour une activité identique, d'une décision d'effectif différente selon qu'il opérait en France ou hors de France.

La décision d'effectif relève en premier lieu de la responsabilité de l'employeur (l'armateur). L'administration en accordant son visa ne fait que confirmer que les conditions de sécurité sont réunies et que l'effectif permet de respecter « a priori », dans les conditions présentées par l'armateur, la réglementation sur la durée du travail.

Cela étant dit, l'observation des effectifs des remorqueurs dans la plupart des ports européens, pour des navires identiques et une activité très comparable, montre un armement très majoritairement arrêté à trois hommes d'équipage dont 2 officiers, en accord avec l'approche internationale de la sécurité de la navigation maritime.

On peut ainsi raisonnablement penser qu'une partie de la flotte au remorquage pourrait disposer d'une décision d'effectif à 3 sans altération de la sécurité de la navigation et dans le respect de la durée du travail, celle-ci étant davantage impactée par le rythme des rotations et relèves que par l'effectif présent simultanément à bord (3 ou 4).

Lors de l'instruction des demandes de visas d'effectifs, l'administration devrait bien sûr s'assurer qu'un accord préalable entre l'armateur et les représentants des personnels navigants a été recherché comme précisé par le décret de 1967 et que l'impact éventuel sur l'emploi a été mesuré et pris en compte par ailleurs dans le cadre des procédures prévues en la matière.

En conclusion, il conviendrait de laisser aux acteurs locaux des marges d'initiatives suffisantes pour régler ces questions suivant les principes évoqués ci-dessus et de renoncer à vouloir traiter cette question par une « doctrine nationale ».

5.9. Divers

Au cours de la mission, divers points annexes ont été évoqués par les responsables des autorités portuaires.

Un premier point concerne le devenir des agréments en cours de validité: la mission préconise que le décret envisagé en 6.2. précise les modalités d'arrêt anticipés de ceux de ces agréments qui ont une durée supérieure à 7 ans sans toutefois réduire leur durée totale à moins de 5 ans depuis leur origine.

Un second point est relatif à la réglementation du lamanage: la mission considère que la réglementation du lamanage pourrait être une transposition de celle qu'elle préconisa pour le remorquage.

6 . Conclusions : synthèse des propositions

6.1. Les mesures à prendre :

Maintenir une obligation d'agrément dans tous les ports.

Dans les ports décentralisés : subordonner l'agrément à l'avis conforme de l'AIPPP.

Dans les grands ports maritimes, pas de limitation du nombre de prestataires avec fixation des règles du jeu de l'agrément tout à la fois transparentes et objectives.

Limiter la durée maximale de l'agrément dans une fourchette de 5 à 7 ans avec une clause de réexamen à mi-parcours.

Organiser le renouvellement ou l'attribution des agréments à date fixe avec une publicité adaptée.

Prévoir l'élaboration du cahier des charges conjointement par l'AP et l'AIPPP.

Revoir le contenu du cahier des charges :

- contraintes de permanence du service de sécurité devant découler d'une véritable étude des risques, modalité de financement et **de répartition de cette contrainte** entre les entreprises ;
- position de, l'AP sur la sectorisation et la segmentation du service commercial ;
- capacité à traiter les plus grands navires ;
- prise en compte de l'hypothèse de plusieurs prestataires.

Dissocier la procédure d'agrément des autres procédures administratives (décisions d'effectifs, permis de navigation, ...).

Consolider l'assise juridique de la réglementation tarifaire.

Laisser aux partenaires sociaux le soin de faire évoluer, si nécessaire, les accords collectifs.

Préciser par circulaire les modalités de présentation et de visa des décisions d'effectifs au remorquage portuaire.

Aborder la question du remorquage à trois dans le cadre normal du dialogue social entreprise par entreprise et port par port et gérer la question du visa des décisions d'effectif au niveau prévu par les textes (départemental).

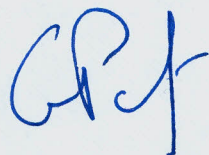
6.2. Mise en œuvre

Le fondement législatif de l'intervention de l'État dans l'organisation du remorquage portuaire est bien établi notamment sous les angles suivants:

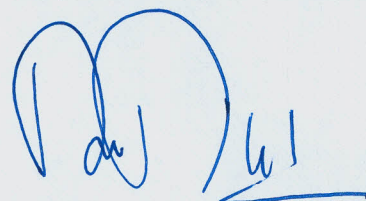
- droit du travail;
- police portuaire;
- pouvoir de gestion du domaine public et meilleure exploitation de celui-ci.

Par contre, un décret intégré dans le code des ports maritimes pourrait utilement conforter les diverses règles de fonctionnement de cette activité.

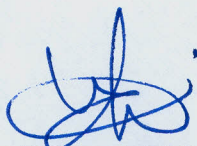
D'autres mesures pourraient être mises en œuvre par voie de circulaires: contenu du cahier des charges et des dossiers de demandes d'agrément, études de sécurité, instruction des demandes de visas de décisions d'effectifs .



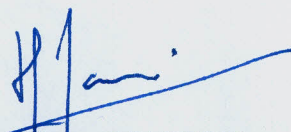
Gérard PATEY
ingénieur général
des Ponts, des Eaux et des Forêts



Bruno BARADUC
inspecteur général
des Affaires maritimes



Vincent ALLAIS
ingénieur en chef
des Travaux publics de l'État



Jean-Pierre MANNIC
administrateur général
des Affaires maritimes

Annexes

1 – Lettre de mission

2 – Liste des personnes rencontrées

3 – Fiches portuaires

- 3.1. Le grand port maritime de Dunkerque.
- 3.2. Le grand port maritime de Rouen.
- 3.3. Le grand port maritime du Havre.
- 3.4. Le grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire.
- 3.5. Le grand port maritime de Marseille.

4.- Textes annexés

- 4.1. Réglementation tarifaire du remorquage portuaire
 - Arrêté n°NORECOC 880000 3A du 29 janvier 1988.
 - Arrêté du 14 avril 1981 relatif à la composition et aux conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire.
 - Circulaire n°E 88/0064 du secrétaire d'État à la mer en date du 29 janvier 1988 relative au régime tarifaire du remorquage portuaire.
- 4.2. Décret du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer.
- 4.3. Décret du 26 mai 1967 relatif aux décisions d'effectifs.

5 – Liste des acronymes et des sigles

1 - Lettre de mission

007282-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
LE CHARGÉ DES TECHNIQUES NAVIÈRES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE COTON

Paris, le 19 AVR. 2010

Le directeur du cabinet du ministre d'État

à

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-président du Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable.

Monsieur Bruno BARADUC
Inspecteur général des Affaires maritimes

Référence : D10007193

Objet : Organisation du remorquage.

Activité indispensable au bon fonctionnement des ports, le remorquage est effectué par des entreprises privées dont les prestations sont facultatives. L'exercice de leur activité est soumis à l'agrément préalable de l'autorité portuaire au titre de la sécurité (article 10 du règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche). Les règlements particuliers de police applicables dans chaque port définissent les conditions requises pour l'obtention de cet agrément.

Le modèle économique traditionnel qui s'est développé sur cette base est celui d'un monopole constitué port par port. Cependant, au cours des dernières années et suivant le modèle des principaux ports du nord de l'Europe, une situation de concurrence entre les sociétés BOLUDA et SNRH s'est mise en place au Havre. Si cette concurrence a entraîné une diminution des tarifs renforçant ainsi la compétitivité du passage portuaire, elle a cependant mis en évidence les limites de l'organisation du remorquage en France aussi bien au niveau de la définition des impératifs de sécurité que des conditions d'organisation du travail dans les entreprises. Cette organisation ne me semble par ailleurs pas pérenne puisque les deux entreprises rencontrent aujourd'hui d'importantes difficultés financières dans un climat social dégradé, marqué par des recours contentieux qui illustrent les incertitudes entourant le cadre juridique de cette activité.

Au vu de ces éléments, je souhaite qu'une mission du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable dresse un bilan de l'organisation du remorquage en France et établisse toutes propositions utiles pour en améliorer durablement l'efficacité. La mission devra déterminer quel modèle économique et juridique (libéralisation complète, libéralisation encadrée et régulée, conventionnement voire délégation de service public), compte-tenu des contraintes existantes, permettrait de garantir au mieux les intérêts des différents acteurs (le port, les usagers portuaires, les entreprises de remorquage), notamment sur le plan financier, tout en préservant un niveau de service et de sécurité adéquat.

Environnement, transports, énergie et coopération
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Hôtel de Roquette - 246, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

Les propositions faites devront prendre en compte l'évolution du contexte européen, notamment en matière de concurrence. La mission étudiera, notamment en lien avec les missions économiques, la situation et la réglementation du remorquage dans d'autres pays européens, en particulier l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

La mission pourra s'appuyer sur les services compétents de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), notamment la sous-direction en charge des Ports et du Transport fluvial et la sous-direction des Gens de mer et de l'Enseignement maritime.

Je souhaite disposer du rapport de cette mission dans un délai de quatre mois.



Jean-François CARENCIO



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

2 - Liste des personnes rencontrées:

Administration Centrale

DGITM

M. Daniel Bursaux, Directeur général, le 11 juin 2010

DAM

M. Jean-François Jouffray, Sous directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime et M. Mark Pitard (DAM, GM3) le 11 juin 2010;

M. Eric Levert (ex-Sous directeur des gens de mer à la DAM) le 13 juin 2010.

Grand port maritime du Havre: le 13 septembre 2010

GPM du Havre

M. Laurent Castaing, Président du directoire, M. de La Laurencie, Directeur des opérations et M. Patrick Abjean, Commandant du port.

DDTM/DML 76

M. Marc Holtzer, DDTM;

M. Benoît Dufumier, DML;

Mlle Frédérique Ehrstein, Chef de service GM à la DML.

Représentants du Groupement des Armateurs et Agents maritimes:

M. Angelo Chiarlo (Regional Operations Manager) et Mme Elsa Destercke (Regional Cost Controller) : MOL (Europe)BV ;

M. Olivier Devaux et M. Jérôme Renard : Wilhelmsen Ships Service ;

M. Benoit Douillet (Directeur): MSC France ;

M. Xavier Humann (Ship Agency Services) : Humann & Taconet ;

Mme Véronique Lépine : Hapag-Lloyd France ASA ;

M. Eric Sagnier (Directeur Opérations Portuaires France) : CMA CGM.

Grand port maritime de Rouen: le 14 septembre 2010

GPM de Rouen :

M. Philippe Deiss, Directeur général ;

M. Sylvain Hauville, Directeur des opérations portuaires et du développement) ;

M. Jean-Yves Deransi, Commandant du port ;

M. Pascal Guillaume, Commandant adjoint (exploitation / qualité) ;

M. Daniel Delavault, Commandant adjoint (sécurité / responsable aval / interventions spécialisées).

Grand port maritime de Marseille-Fos: le 30 septembre 2010

GPM de Marseille-Fos:

M. Moysan, Commandant du port;
M. Amaury de Maupéou, Adjoint au commandant;
Mme Claire Merlin, Directrice des affaires juridiques et le l'achat public;
M. Artufel, Chargé de mission.

Membres de la commission du remorquage portuaire :

M. Reverchon, Président de la Commission , Vice président directeur général de la Compagnie Méridionale de Navigation ;
M. Jaap Van den Hoogen, Président de l'Association des Agents consignataires ;
M. Bruno Scartigli ;
M Patrick Payan, Président des Pilotes ;
M. Amaury de Maupéou, Adjoint au Commandant du port.

Grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire : le 29 octobre 2010

M. Jean-Pierre Chalus, Président du directoire ;
M. Christophe Planty, Directeur commercial du ;
M. Patrick Eschenbrenner, Chef du service prospectives et études économique ;
M. Yves Jaouen, Commandant du port.

Port de Lorient : le 29 octobre 2010

M. Pierre Jolivet, DGA des services de la région Bretagne ;
M. Jean-Paul Le Quéré, Directeur des ports de la région Bretagne ;
M. Bernard Le Priellec, Commandant du port de Lorient ;
M. Michel de Trogoff, Directeur général de la CCI du Morbihan ;
M. Franck Bruger, Directeur du port de commerce à la CCI du Morbihan ;
M. Thierry Girard, Directeur financier de la CCI du Morbihan.

Organisations professionnelles

APERMA : le 30 septembre 2010

M. Guy Chambon, Président l'APERMA (Président de la Compagnie Maritime Chambon).

ARPENS : le 5 juillet 2010

M. Claude Thomas, Président d'ARPENS.

Organisations syndicales

CFDT : le 26 octobre 2010

M. François Le Gall, Secrétaire général;
M. Joël Jouault, Secrétaire national, chargé des affaires sociales.

Syndicat CGT des Officiers du remorquage: le 22 novembre 2010

M. Rolf Monloup, S.G Fédération officiers marine marchande UGICT-CGT;
M. Matthieu Ebran;
M. Thibault Fauchon;
M. André Lenay;
M. Yves Peignart.

Entreprises

BOLUDA

M. Denis Monserand, Directeur général (Marseille), M. Lionel HOARAU, Directeur administratif et financier (Marseille) et M. Antonio Bordrils MONTERO, Conseiller délégué (Valencia), le 30 septembre 2010, à Marseille ;

M. Francis Leray, Directeur de BOLUDA - Le Havre, le 13 septembre 2010 au Havre.

SNRH le 22 septembre 2010

M. Dorus Knegtel (Président de la SNRH) et

M. Pascal Riteau (Directeur d'exploitation).

3 – Fiches portuaires

3.1 Le grand port maritime de Dunkerque

Caractéristiques du port pour l'année 2009:

- trafic : 45,32 millions de tonnes ;
- nombre total d'escales : 6540 ;
- nombre de mouvements de navires remorqués : 2339 ;
- nombre de remorques 4183 ;
- nombre de remorqueurs : 6 + 1 en réserve.

Le remorquage dans le grand port maritime de Dunkerque est soumis aux dispositions du règlement particulier de police (RPP) du port (arrêté préfectoral du 15 janvier 1998) ; il n'y a pas de règlement particulier à cette activité. L'article 10.3 est consacré au remorquage; l'article 10.3.6 stipule: *"L'entreprise est tenue, sur demande du Directeur du port, d'armer un ou plusieurs remorqueurs pour assurer une veille permanente et assurer en toutes circonstances un service minimum de sécurité. les conditions techniques de ces obligations seront déterminées par le Directeur du port, après consultation de l'entreprise et de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire. Les répercussions financières de ces obligations seront prises en compte pour l'établissement des tarifs."*

L'agrément de l'autorité portuaire est accordé à toute entreprise qui en fera la demande, après avis de la commission des usagers et sous réserve de satisfaire aux dispositions d'un cahier des charges intitulé « conditions d'exercice du remorquage dans le port de Dunkerque. » Il précise en préambule: *« Afin d'assurer la sécurité optimale dans le port de Dunkerque, et la continuité du service du remorquage, celui ci est dévolu à toute entreprise capable de satisfaire ces objectifs et qui est agréé par l'autorité portuaire après avis des commissions instituées réglementaires. »*

L'article 5 du cahier des charges cité ci dessus et relatif au service minimum sécurité-incendie-environnement précise que la flotte de chaque société devra disposer de deux remorqueurs disponibles en permanence avec équipage à bord 24h/24.

A noter qu'il n'y a pas eu d'étude de risque sur le sujet, sauf très récemment dans le cadre d'un projet de terminal méthanier et sur les dangers liés à ce type de navire et ses contraintes spécifiques.

L'article 6 du même cahier des charges précise que, sous réserve des dispositions de l'article 5, le nombre de remorqueurs affecté au port de Dunkerque est fixé librement par chaque société afin de répondre au nombre de mouvements induits par l'exploitation normale du port et son trafic. Cependant, il est stipulé : *"Par référence au trafic portuaire existant de 2007, les sociétés de remorquage doivent pouvoir assurer au minimum les prestations suivantes.*

Hors période d'étalement de courant (quelque soit le site), jusqu'à trois mouvements simultanés.

En période d'étalement de courant, et dans les conditions normales d'exploitation (quelquesoit le site) un mouvement d'entrée ou de sortie pour un cap size et un mouvement d'entrée ou de sortie pour un panamax ou équivalent, en simultané." Ceci correspond, d'après l'expertise de la Capitainerie aux 6 remorqueurs présents à Dunkerque.

Des discussions sont en cours entre le GPMD et Boluda – Dunkerque pour le maintien de sept coques sur le site portuaire, malgré la chute d'activité du port liée à la fermeture de la raffinerie des Flandres.

L'agrément est donné pour une durée de 8 ans. Le préavis de cessation d'activité pour l'entreprise est

d'un an.

La société Les Abeilles Dunkerque a été agréée le 17 décembre 2007 par le port, après avis favorable de la commission des usagers du port. Le cahier des charges est paraphé et signé à cette date par le directeur du PAD et le directeur de la société les Abeilles Dunkerque. La société Les Abeilles Dunkerque a été rachetée par la SAS Boluda Dunkerque fin 2007 et il n'apparaît pas que l'agrément ait été modifié.

La SAS Boluda Dukerque met en service 6 remorqueurs et dispose d'un remorqueur en réserve. Elle tient à disposition 2 remorqueurs (de classe FIFI One) dans le cadre du service minimum de sécurité-incendie- environnement. L'armateur propriétaire est Boluda France et le loyer annuel d'un remorqueur serait de l'ordre de 10 % de sa valeur d'achat. L'effectif était en 2008 de 102 personnes avec 14 sédentaires et 88 marins.

Les tarifs du remorquage sont établis en fonction de la longueur du navire, avec une largeur et un tirant d'eau maximum, en entrée ou sortie et par zone du port. Ils ont augmenté de 0% à 2% par an ces 5 dernières années. La communauté portuaire considère ces tarifs comme relativement élevés; la commission des usagers considère qu'elle parvient à un compromis acceptable. Ils ne s'appliquent pas en cas de secours sur navire en avarie ou en difficulté dans le chenal, ces situations faisant l'objet d'une négociation de gré à gré entre l'armateur et la société de remorquage.

Données financières:

Capital de la SAS Boluda Dunkerque : 77 000 €
RCS Dunkerque : B077 050 011

Chiffre d'affaire 2009 : 10 900 000€
Résultat net 2009: -1 270 000 €

A noter que le ratio de remorques par remorqueur et par an (4183/6) est inférieur à 700 en 2009 mais seuls deux remorqueurs sont en service « H24 ».

Observations:

Bien que l'agrément du port soit ouvert à toute entreprise, la Société Boluda est la seule opérant à Dunkerque avec 6 remorqueurs. Compte tenu de son résultat net, cela n'est pas très étonnant.

La société Kotug avait demandé en 2008 des informations sur les conditions de remorquage dans le port de Dunkerque. Après examen de la configuration du port (port Est et Port Ouest), et du cahier des charges, elle avait conclu qu'il lui faudrait mettre en opération 4 remorqueurs (2x2) avec un remorqueur en réserve. Elle avait estimé que la présence de 10 remorqueurs en service sur le port de Dunkerque n'était pas économiquement viable et, en novembre 2008, elle annonçait qu'elle renonçait à demander un agrément.

3.2. Le grand port maritime de Rouen (réunions sur le port le 14 septembre 2010)

Caractéristiques du port pour l'année 2009:

- trafic : 23,3 millions de tonnes ;
- nombre total d'escales : 9040 ;
- nombre de remorques : 3416 ;
- nombre de remorqueurs : 6+1 en réserve.

Les conditions de l'exercice du remorquage dans le grand port maritime de Rouen sont définies par l'arrêté préfectoral portant règlement particulier de police dans le port de Rouen pris en application de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche relatif à l'exercice du remorquage. L'article 2 prévoit un agrément délivré à des conditions:

- de capacité du matériel à servir les navires de référence,
- de production d'une liste de ce matériel
- de la capacité des effectifs et de l'organisation du travail à assurer le service minimum des sécurité défini en annexe à l'arrêté.

L'arrêté prévoit que l'agrément est délivré pour 6 ans. Il précise que l'entreprise agréée peut sous traiter tout ou partie des prestations en répondant du respect de ses obligations.

L'annexe à l'arrêté précise notamment en introduction : *"L'activité de remorquage est soumise au droit de la concurrence. L'agrément donné à une entreprise ne peut avoir pour conséquence de lui octroyer une exclusivité."*

L'article 3 de l'annexe à l'arrêté définit le service minimum de sécurité : 4 coques à Rouen armées à la marée dont 2 en permanence, 2 coques à l'aval (Port Jérôme) armées en permanence, une coque de réserve disponible sous 4 heures. Il n'est précisé si le service de sécurité peut être réparti entre plusieurs entreprises.

Les risques spécifiques au port de Rouen peuvent être liés au passage du flot dans le port amont, lors de forts coefficients de marée, avec des conditions météorologiques défavorables pouvant provoquer des ruptures d'amarrage nécessitant une intervention d'urgence. Il peut également survenir des échouements de navires par défaillance des machines ou de la barre. Aucune étude de risques spécifique à cette question n'a été réalisée. Huit interventions sur ce type d'accidents sont reportées sur les 5 dernières années, ayant nécessité un ou deux remorqueurs.

Le GPM de Rouen a fait un appel d'offres ouvert en 2007 pour le remorquage avec l'obligation de pouvoir desservir l'ensemble des installations portuaires de la circonscription (de Rouen à Honfleur). Une seule offre complète a été reçue de la SORMAR. L'agrément lui a donc été donné le 30 avril 2009 conformément à l'arrêté préfectoral. Depuis, aucun autre candidat ne s'est fait connaître.

Le GPM estime qu'il n'y a pas place pour deux sociétés de remorquage. Il lui faut en effet garantir le service sur les sites les moins rentables pour lesquels on ne trouverait peut être pas de prestataire, du moins aux tarifs actuels en quelque sorte mutualisés entre les différents secteurs. Il ne souhaite pas sectoriser ce marché et la présence d'une société unique devrait garantir sa rentabilité.

A noter que la SORMAR sous traite parfois à Boluda, ou à SNRH avant 2011, des prestations à Honfleur. Le service rendu par la société SORMAR est en effet parfois jugé insuffisant compte tenu de l'étendue des installations du GPM de Rouen: il arrive que les navires attendent leurs remorqueurs, que des mouvements, liés à la marée soient reportés.

Le cahier des charges de 2007 (article 4.1 de l'annexe à l'arrêté préfectoral) exige la mise en place

d'une certification qualité. Après l'agrément de 2009, la démarche était en cours en 2010 et l'objectif est d'y parvenir en 2012 (Le GPM de Rouen, le lamanage et le pilotage sont déjà certifiés). Les questions de qualité de service citées ci dessus devront être réglées.

Il n'y a pas de pénalité à l'encontre de la SORMAR dans les cas de dysfonctionnement.

L'augmentation annuelle des tarifs est de 1,5% à Rouen. Les tarifs ne sont pas considérés comme trop élevés, mais la concurrence ferait vraisemblablement baisser les tarifs. En cas d'assistance, sur accident, avarie, etc, le tarif n'est pas le même (120 000€ ont été demandé récemment pour une opération).

Données financières:

Capital de la société de remorquage maritime de Rouen : 50400 €.

RCS Rouen : 309 320 877.

Chiffre d'affaires : 7 149 000 €.

Résultat net positif ou négatif selon les années et inférieur à 1M€.

A noter que le ratio de remorques par remorqueur et par an (3416/6) est inférieur à 600 mais que ces remorqueurs travaillent en régime discontinu.

Avis recueillis auprès des usagers:

Le fait d'avoir un agrément limité dans le temps et des exigences (cf arrêté préfectoral de 2007) a été un réel progrès.

Un cadrage national pourrait être intéressant. Dans le cas d'une délégation de service public, il est à craindre que les comptes présentés par l'entreprise ne soient alors déficitaires...

Les clients du remorquage souhaitent un service efficace, performant et disponible 365 jours par an, H24 pour un coût raisonnable par rapport aux coûts pratiqués dans les autres ports, notamment à l'étranger. SORMAR donnerait satisfaction à 80-85%. car certains bateaux ont été mal servis ou non servis pour certaines marées. SORMAR compterait sur le passage de l'armement à 3 hommes d'équipage pour améliorer son service.

La chute des tarifs au Havre a influé sur ceux des autres ports car des armements ont négocié avec Boluda des contrats globaux pour l'ensemble des ports français.

Dans très peu de ports en France le remorquage est susceptible de supporter la concurrence. Au Havre et à Marseille-Fos c'est peut-être possible; à Nantes Saint Nazaire, ce n'est déjà pas évident.

La pratique de ristournes est considérée comme anormale et inadmissible car il n'y a plus de transparence; des réductions sont prévues dans le tarif pour les lignes régulières. Les seules exceptions concernent de nouveaux trafics ou de nouvelles destinations (aide au démarrage).

Pour les pilotes du port, la SORMAR a fait correctement évoluer son matériel mais elle a un important problème d'effectif. La SORMAR ne satisfait pas toujours la programmation qu'elle a pourtant acceptée. Le port devrait pouvoir imposer une sous traitance en cas de défaut. Des fiches de non conformité sont établies et archivées à la Capitainerie (c.f. la question de la certification qualité). La SORMAR refuse également que les pilotes choisissent les remorqueurs parmi sa flotte.

En conclusion, les usagers souhaitent le maintien du monopole de fait à Rouen mais estiment également qu'une certaine concurrence serait bienvenue dans l'estuaire avec un encadrement très strict par le Port (sous traitance ou substitution en cas d'insuffisance de SORMAR).

3.3. Le grand port maritime du Havre (réunions sur le port le 13 septembre 2010)

Caractéristiques du port pour l'année 2009:

- trafic : 74 millions de tonnes ;
- nombre total d'escales : 6286 ;
- nombre de mouvements de navires : 13614 ;
- nombre de mouvements remorqués : 6775 ;
- nombre de remorques : 11006 ;
- nombre de remorqueurs : 11+1 :
 - Boluda : 7 remorqueurs + 1 en réserve ;
 - SNRH : 4 remorqueurs + 1 en réserve .

Le règlement particulier de police du port (arrêté préfectoral du 6 février 2007) renvoie aux règles fixées par des arrêtés préfectoraux particuliers.

Les conditions d'exercice du remorquage sont donc définies dans l'arrêté préfectoral du 8 octobre 2007 définissant les conditions de l'agrément et de l'exercice du remorquage portuaire dans le sports du Havre et de Havre-Antifer. L'obtention et le maintien de l'agrément sont subordonnés à la capacité du matériel à remplir leurs tâches et à leur disponibilité liée à leur bon état de fonctionnement, à la production d'une liste de ce matériel et à la capacité des effectifs et de l'organisation du travail à assurer le service minimum des sécurité défini en annexe à l'arrêté.

L'agrément est délivré pour 7 ans et un agrément en vigueur doit faire l'objet d'une demande de renouvellement dans un délai de 4 ans à compter de la date de l'arrêté. Le préavis pour cessation d'activité est de 6 mois maximum.

Le service minimum de sécurité requiert 8 remorqueurs armés en veille permanente pour l'ensemble des ports du Havre et du Havre-Antifer.

L'annexe à l'arrêté préfectoral apporte les précisions nécessaires aux conditions d'exercice du remorquage. Elle précise notamment au 5ème alinéa de son article 3 : *"Si plusieurs sociétés sont agréées et présentes, chacune d'entre elles fournit un nombre égal de remorqueurs quelle place en veille permanente, avec la possibilité d'effectuer des opérations commerciales permettant d'atteindre au total le nombre fixé par l'arrêté."* A noter que le tribunal administratif de Rouen a annulé cette dernière disposition le 9 mai 2008 (SNRH contre PAH), ce qui a conduit le directeur du port à fixer des règles pratiques pour mettre en œuvre cette veille permanente.

Les risques spécifiques au port du Havre tiennent notamment à son caractère étendu sur plusieurs sites (port amont de l'écluse François I^{er}, port aval, Port 2000, port d'Antifer). les risques sont attachés au gros coefficient (8 m de marnage en vives eaux), aux vents forts (supérieurs à force 8, 21 jours par an) sur des navires à fardage important. Une étude de mai 2007 du Port autonome du Havre sur l'exercice de la veille permanente et du service minimum de sécurité (SMS) du remorquage a conclu à la nécessité de disposer de 7 remorqueurs pour ce SMS en 2007: 2 au port amont, 4 au port aval et un à Port 2000 (porté à 2 après la réalisation de tous les postes à quai). Elle se fondait sur le nombre minimum de remorqueurs permettant d'assurer le service commercial sans générer de temps d'attente excessif, soit une flotte de 8 remorqueurs sur le port, puis elle étudiait un certain nombre d'événements significatifs (notion de port refuge, conditions météorologiques rares, matières dangereuses, incendies, pollutions, etc.)

Entre 2008 et 2010, la capitainerie a enregistré 23 assistances ayant nécessité des remorqueurs, soit 3 fois un remorqueur supplémentaire, en raisons d'avaries, 14 fois un remorqueur et 6 fois deux remorqueurs en cas d'avaries ou de vent fort ou encore 12 fois pour avaries sur navires (nécessité d'un ou de deux remorqueurs) et 11 fois pour assistance de sécurité aux mouvements ou à l'amarrage (un ou deux remorqueurs). La marge de sécurité, avec huit remorqueurs en veille permanente apparaît donc confortable mais les circonstances les plus défavorables n'ont sans doute pas été rencontrées sur la période considérée.

Comme il est exposé aux paragraphes 1.1.1 et 4.1 , deux entreprises de remorquage ont été agréées au Havre:

- l'entreprise les Abeilles au 1er janvier 1996, puis Boluda fin 2007 pour 7 ans
- l'entreprise SNRH au 25 juillet 2005, également pour 7 ans.

Aujourd'hui seule reste l'entreprise Boluda avec 8 remorqueurs et une coque de réserve.

Le nombre de mouvements de navires au Havre est passé de 15500 environ dans la période 2000/2004 à 14500 en 2005 puis à 13000 à 13500 entre 2006 et 2009. Le nombre de mouvements remorqués est passé de 6500 en 2000 à 7100 en 2003 avant de décroître vers 6500 en 2005/2006 et osciller aux alentours de 7000 ces dernières années. Le taux de remorquage est assez stable autour de 50% avec un nombre moyen de 1,5 remorque par navire remorqué soit 10 à 12000 remorques par an ces dernières années.

Les tarifs des deux sociétés sont à peu près équivalents, elles pratiquent des ristournes importantes (de l'ordre de 30% sur les tarifs "normaux")

Un mouvement à Antifer nécessite 3 à 4 remorqueurs pour les manœuvres dont un qui reste en veille rémunérée pendant l'escale (Boluda a précisé : 197€ de l'heure). Il faut 1h30 pour aller du Havre à Antifer.

SNRH avait 6 remorqueurs opérationnels au début mais n'avait plus que 4 coques + 1 en réserve; fin 2010. Cela nécessiterait 4 bordées de 4 par navire + 2 bordées de réserve soit 72 hommes. SNRH a commencé d'opérer en 2006 (196 remorquages et 328 croches) pour se situer en 2009 à 2570 remorquages (37,9%) et 4222 croches (38,4%). SNRH servait notamment les navires rouliers porte voitures, les armements chinois, la CIM, le tramping.

Boluda qui a succédé à la société les Abeilles qui avait 9 + 1 coques, est passé à 7 + 1 avec 28 bordées de 4 marins + 2 bordées supplémentaires soit 120 hommes (il y avait 156 marins pour les 9 coques, soit, logiquement, 4 bordées par navire et trois bordées de réserve). La société les Abeilles exerçait 100% du remorquage entre 2000 et 2005 (6500 à 7000 mouvements remorqués et 10000 à 11000 croches), mais Boluda a réalisé en 2009 : 4195 remorquages (62,1%) et passé 6784 remorquages (61,6%). Boluda sert notamment la CMA-CGM, MSC, Maersk.

Avant l'arrivée de la SNRH, les Abeilles assuraient le service minimum de sécurité sans trop de formalités, car il y avait toujours suffisamment de remorqueurs armés prêts à intervenir.

Données financières:

Données chiffrées	2009	2008	2007	2006
Nombre de mouvements de navires au port	13614	13632	13802	12963
Nombre d'opérations ¹⁷ :	4195	4481	4508	6310
Nombre de remorques:	6784	7444	7511	9737
Chiffre d'affaires (K€)	11 867	15 911	16 202 €	23 327
Résultat net (K€)	4 760	-11 720	-8 708	-892
Personnel	166	-	181	181

A noter que le ratios de remorques par remorqueur (au nombre de 7) et par an est de l'ordre de 1000.

SNRH:

Données chiffrées	2009	2008	2007	2006
Nombre de mouvements de navires au port	13614	13632	13802	12963
Nombre d'opérations ¹⁸ :	2570	2688	2701	196
Nombre de remorques:	4222	4622	4334	328
Chiffre d'affaires	-	8 559 K€	-	
Résultat net	-	- 3749 K€	- 1 940 K€	
Personnel	-	56 marins + 10 sed.		

A noter que le ratios de remorques par remorqueur (au nombre de 4) et par an est de l'ordre de 1000.

Avis recueillis auprès des usagers

Lors de la réunion à la Capitainerie avec les représentants du Groupement des Armateurs et Agents maritimes, en septembre 2010, avant la cessation d'activité de la SNRH, certaines observations ont été faites.

Avant la concurrence, les factures étaient plus élevées et notamment l'application systématique de pénalités pour dépassement de temps les alourdissait. Il y a désormais davantage de remorqueurs disponibles et on a le choix entre deux compagnies; il devrait y avoir moins de cas de navires bloqués mais les deux sociétés ne veulent pas coopérer entre elles. De même, il semble « aberrant »

17 Nombre d'opérations de remorquage qui peuvent mobiliser un ou plusieurs remorqueurs

18 Nombre d'opérations de remorquage qui peuvent mobiliser un ou plusieurs remorqueurs

que la seule SORMAR gère Honfleur et Port Jérôme qui sont très proches du Havre. Les trois sociétés devraient pouvoir mieux travailler ensemble.

Grâce à la concurrence, les prix sont devenus très compétitifs, même par rapport aux ports de l'Europe du nord.

Les services sont aussi bons sous le régime de la concurrence qu'avant où ils étaient de très bon niveau; la présence de deux sociétés n'a rien apporté sinon une baisse du prix des prestations.

Une mauvaise gestion du dossier remorquage est évoquée: il y a eu des blocages à cause des conflits sociaux; les clients ne comprenaient pas bien la situation qui avait un côté « chaotique. » Par rapport aux autres ports, les sociétés havraises sont de bonne qualité et compétitives mais il n'y a pas assez de fiabilité sur ce port.

On peut regretter que les deux compagnies aient refusé de collaborer entre elles.

Il a pu arriver que SNRH ait pris trop de clients et n'ait pas toujours pu les satisfaire.

Il n'y a pas assez de visibilité sur l'évolution des trafics pour anticiper sur la taille des flottes de remorqueurs, surtout compte tenu des a-coups des crises sociales.

3.4. Le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire (réunion le 29 octobre 2010 avec le seul GPM)

Caractéristiques du port pour l'année 2009:

- trafic : 29,8 millions de tonnes ;
- nombre total de mouvements : environ 4637 ;
- nombre de mouvements de navires remorqués : environ 2000 ;
- nombre de remorques : environ 3500 ;
- nombre de remorqueurs : 8 + réserve.

Le remorquage dans le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire est soumis aux dispositions du règlement particulier de police (RPP) du port (arrêté préfectoral du 9 septembre 2004 portant modification du règlement particulier de police des ports de la Loire Atlantique). Il précise que l'exercice du remorquage [et du lamanage] est soumis à l'agrément du directeur du port. Les entreprises doivent présenter une demande précisant leurs moyens et les conditions générales d'exécution du service proposé aux usagers. L'entreprise est tenue de satisfaire toute demande de service pour lequel elle est agréée. Elle doit respecter les conditions du cahier des charges annexé à la décision d'agrément délivrée.

Le cahier des charges précise que l'entreprise devra être en mesure de satisfaire toute demande de remorquage en mettant en œuvre simultanément, si nécessaire, la totalité des remorqueurs disponibles. Elle devra être en capacité d'intervenir sur tous les sites portuaires et de servir en même temps deux navires dont les caractéristiques correspondent aux limites maximales admissibles dans les ports.

L'entreprise devra également, dans le respect de la réglementation française (régime du travail) armer un remorqueur dit d'« alerte », capable d'assurer une veille permanente et, en toutes circonstances, un service de sécurité nautique. Il n'y avait pas eu d'étude de risque sur le sujet jusqu'à présent mais, dans le cadre d'une action de sécurisation des accès nautiques, une étude de risques doit être conduite en 2011.

L'agrément est donné pour une durée de 8 ans. Le préavis de cessation d'activité pour l'entreprise est d'un an.

La société Les Abeilles Nantes Saint Nazaire a été agréée le 10 novembre 2004 par le port, après avis favorable de la commission des usagers du port. Le cahier des charges est paraphé et signé à la date du 29 novembre 2004 par le directeur de la société les Abeilles Nantes saint Nazaire. La société Les Abeilles a été rachetée par la SAS Boluda Nantes saint Nazaire fin 2007 et il n'apparaît pas que l'agrément ait été modifié.

La SAS Boluda Nantes saint Nazaire met en service 8 remorqueurs. et dispose d'un remorqueur en réserve. Elle tient à disposition 1 remorqueurs dans le cadre du service minimum de sécurité. L'effectif était stable entre 2007 et 2009 de 86 personnes (88 en 2006, 85 en 2005).

Données financières (année 2009):

Capital de la SAS Boluda : 1 260 000 €.
RCS 348 197 880.
Chiffre d'affaires 11 928 223 €.
Résultat net 140 595 €.

3.5. Le grand port maritime de Marseille: (réunions sur le port le 30 septembre 2010)

Caractéristiques du port pour l'année 2009:

- trafic : 83,2 millions de tonnes ;
- nombre total de mouvements : 19 538 ;
- nombre de mouvements de navires remorqués : environ 5000 ;
- nombre de remorques : 8819 ;
- nombre de remorqueurs : 11 (9 + 2 en réserve) :
 - Bassins Est (Marseille) : 2 + 1 en réserve ;
 - Bassins Est (Fos): 6 à Fos/Lavéra et 1 à Port St Louis du Rhône + 1 en réserve.

Les conditions d'exercice du remorquage sont définies dans l'arrêté préfectoral du 26 mars 2009 portant règlement particulier de police dans le grand port maritime de Marseille, pris en application des dispositions de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche relatif à l'ensemble du remorquage et dans une annexe à cet arrêté. La délivrance et le maintien de l'agrément d'une entreprise sont subordonnés aux conditions d'aptitudes des matériels aux tâches auxquels ils sont destinés et à leur maintien en bon état, à la fourniture de la liste des matériels, à la disponibilité du matériel pour satisfaire la commande de tout navire que le port est susceptible d'accueillir, à la capacité des effectifs d'assurer le service minimum de sécurité, au respect des conditions définies dans l'annexe à l'arrêté.

L'agrément est délivré pour une durée de 8 ans et la demande de renouvellement doit être déposée 1 an avant la date d'expiration de l'agrément. Le préavis de cessation d'activité est d'un an.

Le service minimum de sécurité requiert 8 remorqueurs armés dont 2 dans les bassins Est et 6 dans les bassins Ouest dans le cas d'une seule entreprise de remorquage agréée sur le port et 1 remorqueur par entreprise dans les bassins Est et 3 remorqueurs par entreprises dans les bassins Ouest, si deux entreprises sont agréées, soit 4 remorqueurs par entreprise.

Cependant l'annexe à l'arrêté précise que chaque entreprise devra être en mesure de fournir seule les moyens pour satisfaire toute demande de remorquage sur l'ensemble du port et que les moyens nautiques minimum que doit posséder toute entreprise candidate à l'obtention d'un agrément sont de 7 coques dont 2 dans les bassins Est et 5 dans les bassins Ouest et auxquels il faut ajouter une coque de rechange. Dans le cas de deux entreprises, il faudra donc 8 coques par entreprises. Dans le cas d'une seule entreprise agréée, l'annexe précise qu'il faudra disposer de 8 coques (2 pour les bassins Est et 6 pour les bassins Ouest) et deux coques de réserve, soit 10 coques en tout.

Les risques spécifiques au grand port maritime correspondent au vent fort: vent de secteur Nord (Mistral) qui souffle 100 à 120 jours par an, vents de secteurs Sud-Est et Ouest, plus rares mais qui génère une houle importante, essentiellement dans le golfe de Fos. Le port n'a pas fourni de statistiques des interventions d'urgence.

Il n'y a pas eu d'étude de sécurité mais la Capitainerie a procédé à l'analyse suivante:

L'analyse du besoin a été faite en tenant compte : du nombre de postes pétroliers-chimie - gaz (30 postes), de la configuration du port de Lavéra (concentration des navires citernes dans un espace restreint à proximité des industries et populations des villes de Port de Bouc et Martigues) qui peut, en cas d'incident, nécessiter d'intervenir sur plusieurs navires simultanément, des types de navires accueillis et du nombre de remorqueurs nécessaires pour les manœuvres en condition normale (avec

propulsion disponible et vent maniable). Ainsi pour les grands pétroliers : 4 à 5 remorqueurs sont nécessaires, pour les grands méthaniers (260.000 m³) : 4 remorqueurs (suite aux essais sur simulateur), pour les grands minéraliers : 4 à 5 remorqueurs, pour les grands portes conteneurs 1 à 4 . Ce nombre de remorqueurs nécessaire peut augmenter s'il n'y a pas de propulsion disponible, en cas de conditions météo sévères, évitage, etc.

L'entreprise Boluda a été agréée par la GPM de Marseille en 2009 pour 8 ans après 1 an et demi de prolongation de l'agrément précédent. Une publicité avait été faite par le GPM avec les dispositions de l'arrêté préfectoral. L'entreprise Kotug se serait présentée avec 4 ou 5 coques et n'a pas été retenue, compte tenu des dispositions citées ci-dessus.

Données financières (année 2009):

Capital de Boluda Marseille : 305 000€.

Chiffres d'affaires 2009 : 24 207 K€.

Résultat net 2009: +800 K€.

A noter que le ratio de remorques pour les 8 à 9 remorqueur en service et par an est de l'ordre de 1000, ce qui correspondrait au niveau de rentabilité.

Dans le cas de deux entreprises, le nombre de remorqueurs serait porté à 16, dont 14 en service, ce qui ne permettrait sans doute pas d'atteindre le seuil de rentabilité.

Observations recueillies lors des réunions:

1) Capitainerie et interlocuteurs du GPM

Il y a 22 ans, deux entreprises, Les Abeilles et Chambon travaillaient ensemble sur le port; elles avaient le même nombre de coques chacune (au total un peu plus d'aujourd'hui). Ils avaient un système de fonctionnement et un tarif en commun. Un système de forfait existait: on facturait, par exemple, 3 remorqueurs pour un pétrolier de 250 m, même s'il n'en utilisait que deux.

En 1992/93, Chambon a vendu son affaire aux Abeilles et une seule entreprise est restée.

Après 1993, la Commission de remorquage a remis les tarifs à plat et à cette occasion, les tarifs de location des coques ont été critiqués. Un travail de « benchmarking » a été entrepris sur les autres ports et les tarifs ont retrouvé un niveau comparable à ceux-ci ; c'est encore le cas aujourd'hui.

Les tarifs publics sont appliqués pour la plupart des armateurs, avec des remises pour les lignes régulières. On pense qu'il y a des contrats globalisés pour plusieurs port (par exemple CMA CGM pour Marseille Fos - Le Havre – Nantes St Nazaire).

En cas d'intervention de sécurité le tarif est celui du remorquage dans les limites du port et du sauvetage au-delà de celles-ci.

Les opérations ne seraient pas très rentables dans les seuls bassins Est de Marseille mais elles sont mutualisées avec celles de Fos.

Pour ce qui concerne la sécurité, sachant que les 6 remorqueurs des bassins Ouest sont nécessaires pour entrer et sortir les plus gros navires (SOLAC et Gaz de France), le Commandant de port

estime qu'il faudrait 6 remorqueurs pour sortir un pétrolier en feu sans machine... Il lui semble préférable de disposer de 6 remorqueur plutôt que de 4 très puissants. Il n'y a pas de convention entre la société de remorquage et le SDIS. L'agrément prévoit que les remorqueurs soient dotés de moyens de lutte. L'arrêté préfectoral prévoit que les tarifs du remorquage couvrent tous les aspects de la sécurité.

L'idéal serait peut être que le port gère la sécurité en régie ou avec une DSP et que les sociétés commerciales ne s'occupent que du remorquage. Il y a un risque que l'agrément soit requalifié en DSP. Il faudrait réfléchir à la notion de service d'intérêt économique général.

Kotug n'a pas attaqué l'arrêté préfectoral. Il n'y a pas eu d'appel d'offres mais simplement publication de l'arrêté. La procédure n'est pas fermée et une autre entreprise peut toujours aujourd'hui demander son agrément, avec 8 coques toutefois.

2) Usagers

Les usagers souhaitent une compétition, le monopole pouvant être un handicap, sans tomber dans les problèmes du Havre où les tarifs ont certes baissé mais où les deux sociétés sont dans des situations très difficiles, avec des risques à terme sur le service du remorquage.

A Rotterdam ou à Anvers, le marché est beaucoup plus important et plusieurs sociétés de remorquage sont présentes: les usagers ont le choix, ce qui n'est pas le cas en France.

Comment se situe Marseille-Fos sur les tarifs et les prix pratiqués? Les tarifs sont discutés dans la Commission de remorquage. Dans les ports du nord, les temps de remorquage sont très différents. Les armateurs regardent aujourd'hui l'ensemble des coûts de passage portuaire et Marseille se situerait au-dessus des coûts espagnols ou italiens (du fait des droits de port?). Il n'y a pas de revendication sur le coût du remorquage. Les usagers ont la conviction qu'il n'y a pas réellement de place pour deux sociétés qui devraient fatalement s'entendre. Mieux vaut donc un « monopole » de fait régulé mais qui reste ouvert en principe (sous réserve de satisfaire aux dispositions du cahier des charges). Pas question non plus de « lotir » les bassins Est et ceux de l'Ouest. Actuellement en effet la base tarifaire est la même et les opérations à l'Est sont en fait subventionnées par celles de l'Ouest.

On note qu'au Havre, la qualité de service de Boluda est estimée supérieure à celle de la SNRH qui dispose de moins de coques. Cela peut générer des temps d'attente importants pour les clients de la SNRH en absence d'accord entre les deux sociétés.

Sur la sécurité, les usagers estiment qu'on pourrait se contenter de 4 remorqueurs à l'Ouest et de deux à l'est. Le port impose 6+2 à chaque société entrante. Ne pourrait-on couvrir cette obligation de sécurité par les droits de port et ainsi mutualiser ce service qui profite (potentiellement) à tout le monde et pas seulement aux navires qui emploient commercialement des remorqueurs? Le port subventionne les Marins-Pompiers de Marseille; il y a une convention entre le port et la ville de Marseille.

Le Président des pilotes estime qu'il faut 5 remorqueurs à Fos pour les cas difficiles et deux à Marseille Est. En fait il n'y a pas eu réellement d'analyse fine de la question. Des exercices pourraient être réalisés pour tester des situations. L'obligation de sécurité n'imposerait peut-être pas à tous ces remorqueurs d'être disponible 24H/24.

Le temps moyen d'utilisation des remorqueurs est de 2h par jour à Marseille Est et de 6h par jour à Fos-Lavera. On constate une diminution du pourcentage de navires remorqués et du nombre de remorquages sur le port.

La rémunération des coques serait de 19% par an de la valeur de la coque.

Il y a à Marseille des grilles de ristourne pour les lignes régulières, jusqu'à 8%.

CMA CGM a un contrat avec Kotug et un autre avec Boluda. Ces contrats sont conclus au niveau international.

4 - Textes annexés

4.1. Réglementation tarifaire du remorquage portuaire

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE LA PRIVATISATION

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA CONCURRENCE,
DE LA CONSOMMATION ET DE LA RÉPRESSION
DES FRAUDES

Sous-Direction F
Bureau F2
MCM/SB

E 88/0064

SECRETARIAT D'ÉTAT
À LA MER

LE MINISTRE D'ÉTAT,
MINISTRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE LA
PRIVATISATION

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA MER

à

MESDAMES ET MESSIEURS
LES COMMISSAIRES DE LA RÉPUBLIQUE
DES DÉPARTEMENTS LITTORAUX

OBJET : Régime tarifaire du remorquage portuaire.

Le remorquage portuaire fait partie des secteurs où la concurrence par les prix est limitée en raison de la situation de monopole dont bénéficient les entreprises.

C'est pourquoi, le Gouvernement a décidé de maintenir une réglementation de ces tarifs.

La procédure de fixation des tarifs du remorquage portuaire qui s'applique désormais est définie par l'arrêté n° NORECOC 880000 3A du 29 janvier 1988.

Ce texte vous donne compétence pour fixer, par arrêté, les tarifs du remorquage portuaire, dans le cadre des règlements de police particuliers des ports.

La présente circulaire a pour objet de vous préciser les bases juridiques de ce régime tarifaire, qui reposent non sur l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 mais sur les pouvoirs de l'administration au titre de la gestion du domaine public de cette nouvelle procédure.

1 - Un régime tarifaire qui est fondé sur les pouvoirs de l'administration au titre de la gestion du domaine public.

Dans un premier temps, le gouvernement avait envisagé de faire application des dispositions de l'article 1 alinéa 2 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986.

C'est la raison pour laquelle l'arrêté n° 81-27 A du 14 avril 1981 a été temporairement maintenu en vigueur, en application de l'article 61 de l'ordonnance et un projet de décret a été présenté au Conseil de la concurrence, qui a confirmé la situation de monopole des entreprises de ce secteur.

Lors des travaux préparatoires à l'examen de ce texte par le Conseil d'Etat, il est toutefois apparu qu'il était préférable de recourir aux pouvoirs dont l'administration dispose au titre de la gestion du domaine public et qui suffisent à fonder son intervention à l'égard des tarifs des entreprises de remorquage dont l'activité a un caractère de service public et qui exercent cette activité sur le domaine public portuaire.

Il résulte de la jurisprudence du Conseil d'Etat que par le biais de ses interventions de police du domaine public (autorisations notamment) l'administration peut imposer aux entreprises concernées des obligations qui ne relèvent pas seulement de la sécurité et de la conservation du domaine public, mais trouvent leur fondement dans la notion de meilleure exploitation du domaine public.

Le Gouvernement a donc décidé d'adopter une démarche fondée sur ces principes, ce qui l'a conduit à prendre l'arrêté n° NOR ECOC 880000 3A qui prévoit l'intégration des tarifs du remorquage portuaire dans l'arrêté préfectoral pris, dans chaque port pour l'application de l'article 10 du Règlement Général de police des ports maritimes et de pêche, les tarifs fixés en application de l'arrêté n° 81-27A cessant d'être applicables, port par port, à la date d'application des tarifs fixés conformément à cette nouvelle procédure.

2 - Mise en œuvre de la nouvelle procédure de fixation des tarifs du remorquage portuaire.

Nous appelons votre attention sur le fait que seul l'arrêté n° 81-27A a été abrogé par l'arrêté interministériel n° NOR ECEC 880000 3A du 29 janvier 1988. En revanche l'arrêté du 14 avril 1981 relatif à la composition et aux conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage reste en vigueur.

Cette commission doit continuer à jouer pleinement son rôle dans le cadre de la nouvelle procédure.

Il vous appartiendra de prendre, dans les meilleurs délais, un arrêté préfectoral qui intégrera la procédure de fixation des tarifs du remorquage portuaire dans l'arrêté pris pour l'application de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes et de pêche. A cet effet, vous vous inspirerez du projet d'arrêté préfectoral type ci-joint en annexe-.

La mise en œuvre de cette procédure a pour objectif de donner une importance accrue aux résultats de la négociation menée au sein de la commission. C'est pourquoi l'arrêté ci-joint prévoit la mise en application des tarifs qui auront reçu l'approbation de la majorité de ses membres.

Dans les cas où le niveau des tarifs proposé par les entreprises pour l'année 1988 ne ferait pas l'objet d'un accord entre les membres de la commission, l'objectif essentiel de votre intervention devra être de veiller à ce que le niveau des tarifs contribue à la bonne marche du service public portuaire. Vous aurez donc à prendre en compte dans votre appréciation l'évolution générale des prix, qui devrait être de 2,5% en 1988, ainsi que les circonstances particulières susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution du service du remorquage au plan local, notamment

l'évolution du trafic, et des moyens mis en œuvre par les entreprises locales. Vous consulterez les services de la Direction départementale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes qui assistent aux réunions de la commission consultative.

Vous voudrez bien nous rendre compte des difficultés éventuelles que vous pourriez rencontrer dans l'application de cette nouvelle procédure.

Paris, le 29 janvier 1988

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Economie, des Finances
et de la Privatisation
par délégation
Le Directeur Général
de la concurrence et de la Consommation
et de la Répression des Fraudes

Christian BARBUSIAUX

Le Secrétaire d'Etat à la mer
par délégation
Le Directeur des Ports et
de la Navigation Maritimes

Pour le Secrétaire d'Etat
et par délégation
Le directeur des Ports et de
la Navigation Maritimes

Christian BROSSIER

ARRÊTÉ N° NOR ECOC 88 0000 3A du 29 janvier 1988
relatif aux tarifs du remorquage portuaire

Vu le code des ports maritimes, et notamment son article R. 351 -1.

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie, des Finances et de la Privatisation et le Secrétaire d'Etat à la Mer,

ARRÊTENT

Article premier. – Les tarifs fixés en application de l'arrêté n° 81-27 A du 14 avril 1981 cessent d'être applicables, port par port, à la date d'application des tarifs fixés conformément à l'arrêté préfectoral pris pour l'application dans le port des dispositions de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche.

*Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Economie, des Finances
et de la Privatisation*

Pour le Ministre et par délégation

Christian BARBUSIAUX

Le Secrétaire d'Etat à la Mer

*Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation
Le Directeur des Ports
et de la Navigation Maritimes*

Christian BROSSIER

REGLEMENTATION DE L'EXERCICE DU REMORQUAGE DANS LES PORTS MARITIMES

Arrêté Préfectoral Type

Arrêté Préfectoral n° du , pris pour l'application dans le port de des dispositions de l'article 10 du règlement général de Police des Ports Maritimes de Commerce et de Pêche.

Le Préfet, Commissaire de la République de

Vu le Code des ports maritimes et notamment son article R 351 -1,

Vu l'Arrêté n° NOR ECOC 8800003 A du 29 janvier 1988 relatif aux tarifs du remorquage,

Vu l'arrêté préfectoral n° du (*)

ARRÊTE :

Article premier. – L'arrêté préfectoral n° du (*) est complété comme suit :

Article 7. – Les entreprises assurant un service de remorquage portuaire soumettent leurs projets de tarifs accompagnés des conditions générales de tarification, des modalités d'exécution du service et des moyens mis en œuvre à la Commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire.

Article 8. – Avant la réunion de la commission, les exemplaires du dossier, accompagnés de justificatifs économiques et financiers sont déposés simultanément auprès du Préfet, Commissaire de la République, et auprès du directeur du port (ou du Chef du Service Maritime).

Article 9. – L'avis de la Commission est transmis au Préfet, Commissaire de la République au plus tard vingt-cinq jours après le dépôt des projets de tarifs.

Article 10. – En cas d'accord des deux tiers des présents et de la majorité des membres de la commission, les tarifs peuvent être mis en application dès leur transmission au Préfet, Commissaire de la République.

Dans le cas contraire, les tarifs ne peuvent entrer en vigueur que quinze jours après la réception du procès verbal de la réunion de la Commission par le Préfet, Commissaire de la République, et à condition que pendant ce délai, celui-ci n'ait pas notifié d'opposition aux entreprises.

(*) arrêté pris pour l'application dans le port des dispositions de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche.

ARRÊTÉ N° 81-27/A DU 14 AVRIL 1981
relatif aux tarifs de remorquage dans les ports maritimes

Le ministre de l'économie et le ministre des transports,

Vu l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 relative aux prix ;

Vu l'arrêté ministériel n° 72-IWP du 18 avril 1972 relatif à la procédure de fixation des tarifs de remorquage,

Après avis du comité national des prix,

ARRÊTENT :

Art. 1er. - A compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les entreprises assurant un service de remorquage dans une circonscription portuaire sont autorisées à déterminer librement leurs tarifs sous réserve, d'une part d'adresser lesdits tarifs à la direction du port ou au chef du service maritime et à la direction départementale de la concurrence et de la consommation, et d'autre part que ces tarifs n'aient pas fait l'objet, dans le délai de quarante jours suivant leur dépôt, de l'opposition d'une au moins des deux directions précitées.

Art. 2. - Les projets de tarifs seront soumis pour avis à une commission des usagers du port pour le service de remorquage portuaire dont la composition et les conditions de fonctionnement sont fixées par un arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

Pour ce faire, les exemplaires destinés à ladite commission devront être complétés par des indications sur les conditions dans lesquelles le service sera offert et préciser notamment les horaires de remorquage et les moyens mis en œuvre.

Aux exemplaires destinés au directeur du port ou au chef du service maritime et au directeur départemental de la concurrence et de la consommation seront en outre joints les comptes des trois derniers exercices clos, ainsi qu'un compte d'exploitation prévisionnel pour l'exercice en cours et celui pour lequel est prévu l'application des tarifs proposés.

Art 3. - S'ils l'estiment possible, le directeur du port ou -le chef du service maritime et le directeur départemental de la concurrence et de la consommation pourront, après avis de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, réduire le délai de quarante jours fixé à l'article 1er et notifier, avant l'expiration de ce délai, une décision d'accord à l'entreprise de remorquage.

Art. 4. - L'arrêté n° 72-19/P du 18 avril 1972 cesse d'être applicable. Toutefois les projets de tarifs déposés avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté seront instruits dans les conditions fixées par l'arrêté susvisé du 18 avril 1972.

Art. 5. - Le directeur de la concurrence et de la consommation et le directeur des ports et de la navigation maritimes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du

présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel de la concurrence et de la consommation* (B. O. S. P.).

Fait à Paris, le 14 avril 1981.

*Le ministre de l'économie,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de la concurrence
et de la consommation,
A. BLANC*

*Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des ports et de la navigation maritimes,
P. OLLIVIER.*

ARRÊTÉ DU 14 AVRIL 1981
relatif à la composition et aux conditions de fonctionnement
d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire

Le ministre des transports,

Vu le code des ports maritimes, et notamment l'article R.351 -1 ;

Vu l'arrêté relatif aux tarifs de remorquage dans les ports maritimes.

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. - Il est constitué dans chaque port maritime de commerce une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, dénommée ci-après Commission du remorquage portuaire, qui comprend :

Des représentants des armateurs et des consignataires de navires ;

Dans les ports autonomes, un ou deux représentants du conseil d'administration du port autonome ;

Dans les autres ports de commerce, un ou deux représentants du concessionnaire de l'outillage du port ;

Des représentants des principaux usagers du port ;

L'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier.

Le nombre de membres de la commission du remorquage portuaire ne peut excéder neuf. Un suppléant est nommé pour chacun des membres. Les membres et leurs suppléants sont nommés pour trois ans par le préfet du département sur le territoire duquel sont situées les principales installations du port, sur proposition du directeur du port ou de l'ingénieur en chef du service maritime, après avis des organisations professionnelles compétentes.

Le directeur du port ou le chef du service maritime et le directeur départemental de concurrence et de la consommation peuvent assister aux séances de la commission du remorquage portuaire ou s'y faire représenter.

Art. 2. - Les séances de la commission du remorquage portuaire ont lieu sur convocation du directeur du port ou du chef du service maritime ; au cours de la première séance, la commission élit un président.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Art. 3. - La commission est chargée de donner un avis motivé sur les tarifs de remorquage et sur les conditions du service offert.

Le directeur du port ou le chef du service maritime communique aux membres de la commission du remorquage portuaire, en même temps qu'il fixe la date de la réunion de la commission, les demandes de modification des tarifs et des conditions générales du remorquage présentées par chaque exploitant. Chaque dossier comporte, outre le projet de tarif des différentes prestations de services correspondantes, les conditions générales de tarification et les conditions dans lesquelles le service est offert (horaires, matériels correspondants...)

Le rapporteur des projets présentés est l'ingénieur chargé de l'exploitation du port.

Les entreprises exploitant un service de remorquage dans la circonscription portuaire sont entendues par la commission.

L'avis de la commission est transmis au directeur du port ou au chef du service maritime et au directeur départemental de la concurrence et de la consommation au plus tard vingt-cinq jours après le dépôt des tarifs à la direction du port et à la direction départementale de la concurrence et de la consommation.

Art. 4. - Le directeur des ports et de la navigation maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 avril 1981.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des ports et de la navigation
maritimes,*

P. OLLIVIER

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer

NOR : EQUX0500025D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, publiée par le décret n° 84-387 du 11 mai 1984, ensemble dans son annexe modifiée par les amendements adoptés à Londres le 7 juillet 1995, publiés par le décret n° 97-754 du 2 juillet 1997 ;

Vu la convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail sur la durée du travail et les effectifs des navires, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, publiée par le décret n° 2004-1216 du 8 novembre 2004 ;

Vu la directive n° 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ;

Vu la directive n° 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté ;

Vu la directive n° 2003/88/CE du Parlement et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ;

Vu la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code du travail maritime, notamment ses articles 24, 24-2, 25, 26-1 et 28 ;

Vu la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Vu l'avis des organisations syndicales représentatives de marins et des organisations professionnelles représentatives d'armateurs ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Art. 1^{er}. – I. – Est considéré comme temps de travail effectif le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

II. – A bord des navires de pêche, le temps de travail effectif est pris en compte conformément aux dispositions de l'article 25-1 du code du travail maritime et des accords collectifs étendus pris pour son application.

III. – A bord des remorqueurs et des chalands, ainsi qu'à bord des bâtiments et engins employés aux travaux maritimes, qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie maritime des fleuves et rivières, chaque heure de présence à bord, à la disposition du capitaine, est considérée comme une heure de travail effectif, des accords collectifs étendus déterminant dans quelles conditions des temps de pause ou de repos peuvent en être défalqués.

Toutefois, pour le calcul des repos compensateurs prévus par l'article 26-1 du code du travail maritime et pour l'application des dispositions du présent décret relatives aux durées maximales du travail, le temps de travail effectif est le temps pendant lequel le personnel est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux d'habitation à bord.

Art. 2. – Est considéré comme temps de repos toute période qui n'est pas du temps de travail.

CHAPITRE II

Navires autres que de pêche

Art. 3. – Le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour.

Art. 4. – La durée maximale quotidienne de travail effectif à bord des navires autres que de pêche est de douze heures.

Lorsque le travail à bord est organisé par cycles en application de l'article 13 et que la durée totale du cycle ne dépasse pas six semaines, la durée maximale quotidienne de travail est décomptée d'après le nombre d'heures moyen du cycle de travail, sans pouvoir dépasser quatorze heures pour une journée de travail donnée.

Cette durée moyenne peut dépasser douze heures et atteindre une limite maximale de quatorze heures en application d'un accord ou d'une convention collective. Cette convention ou cet accord prévoit des modalités de compensation adéquates, sous forme d'allongement des périodes de congés, de regroupement de celles-ci ou d'octroi de repos supplémentaires et précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

Aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables. Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine peut reporter ce temps de pause et l'accorder dès que cela est réalisable.

Art. 5. – I. – La durée maximale quotidienne de travail fixée au premier alinéa de l'article 4 peut être dépassée sans limite dans les cas de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison, de conditions météorologiques exceptionnelles, de brume, d'échouement, d'incendie ou de toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord ou de la cargaison, ou intéressant la sûreté, ou en vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer.

II. – Cette même durée peut être dépassée et atteindre au plus quatorze heures, dans les circonstances suivantes :

1^o Débarquement en cours de voyage d'un marin ne pouvant être remplacé immédiatement ou exemption de service, entraînant une insuffisance de personnel ;

2^o A l'entrée et à la sortie des ports, fleuves ou rivières, notamment lorsque le personnel qui n'est pas de quart ou de veille est appelé en renfort, selon que le capitaine le juge utile, pour les appareillages et mouillages.

Art. 6. – I. – La durée maximale quotidienne de travail, fixée en application de l'article 24 du code du travail maritime ou résultant du présent décret, peut être dépassée et atteindre la limite maximale de quatorze heures, conformément à une convention ou un accord collectif, dans les cas suivants :

1^o Dans les ports et les installations terminales des ports, pour l'exécution des opérations commerciales et pour assurer la continuité du service des navires ;

2^o A bord des remorqueurs et des chalands qui ne sortent pas des ports et des rades ou de la partie maritime des fleuves et des rivières ;

3^o A bord des navires à passagers assurant des lignes régulières, compte tenu notamment des contraintes liées aux rotations des navires et, pour les autres navires à passagers, durant les vingt-quatre heures précédant ou suivant l'appareillage du navire ou son retour au port.

La convention ou l'accord collectif prévus au premier alinéa prévoit, en contrepartie de cet allongement de la durée maximale quotidienne du travail, des mesures compensatoires de réduction du temps de travail, sous forme d'allongement des périodes de congés ou d'octroi de repos compensatoires. Cette convention ou cet accord précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

II. – Pour assurer la continuité du service de veille et de sécurité, dans les ports et les rades, à bord des remorqueurs qui ne sortent pas des ports et rivières ou de la partie maritime des fleuves et rivières, un accord national étendu ou une convention collective de branche étendue peuvent, dans le cadre d'une organisation du travail par cycles, porter cette limite à seize heures, sous réserve que la durée maximale quotidienne de travail fixée à l'article 4 soit respectée en moyenne sur une période de quarante-huit heures consécutives.

Cet accord ou cette convention prévoit des mesures compensatoires sous forme d'allongement des périodes de congés ou d'octroi de repos supplémentaires et précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

Art. 7. – Sauf dans les cas prévus au I de l'article 5, la durée maximale de travail ne doit pas dépasser soixante-douze heures par période de sept jours.

Lorsque le travail à bord est organisé par cycles en application de l'article 13, la durée maximale de travail par période de sept jours peut être dépassée, dans la mesure où cette possibilité est prévue par convention ou accord collectif. Cette durée maximale doit être respectée en moyenne sur le cycle. Elle ne peut dépasser quatre-vingt-quatre heures par période de sept jours. Toutefois, pour le transport de personnes, elle peut atteindre cent quarante-quatre heures par période de quatorze jours.

La convention ou l'accord mentionné à l'alinéa deux prévoit des mesures compensatoires et précise les modalités de prise du repos hebdomadaire, notamment lorsqu'il est différé.

Art. 8. – La durée minimale du repos quotidien est de dix heures par période de vingt-quatre heures.

Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes doit être d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures.

Art. 9. – Sous réserve de l'application des dispositions relatives au personnel de quart employé sur les navires mentionnés à l'article 3 de la convention internationale de 1978 susvisée, une convention collective ou un accord collectif peut déroger aux dispositions du second alinéa de l'article 8, pour les activités et dans les conditions définies aux articles 10 et 11 du présent décret.

Dans ce cas, ces conventions ou accords prévoient des mesures compensatoires, sous forme de repos ou de congés plus fréquents ou plus longs, ainsi que, le cas échéant, d'une période minimale de repos de nuit, visant à assurer aux marins un repos suffisant. Ils précisent les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

Art. 10. – Au remorquage portuaire, les conventions ou accords pris en application de l'article 9 sont obligatoirement des accords étendus et peuvent prévoir que, sous l'autorité du capitaine, la durée minimale de repos de six heures, prévue au second alinéa de l'article 8, peut être scindée en deux périodes distinctes dont la plus courte n'est pas inférieure à deux heures.

Art. 11. – A bord des navires à passagers, une convention collective ou un accord de branche ou un accord d'entreprise peut prévoir que le repos quotidien peut, sous l'autorité du capitaine, être scindé en plus de deux périodes, dans la limite de six, dans la même période de vingt-quatre heures.

Dans ce cas, l'une au moins de ces périodes devra être d'une durée minimale de six heures consécutives, une autre d'au moins deux heures, les autres d'au moins une heure.

Art. 12. – Dans les cas prévus au I de l'article 5, les périodes de repos à bord peuvent être interrompues.

Lorsqu'une période de repos est interrompue, notamment par des appels, le temps de repos non pris est décompté et le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire, accordée immédiatement ou dès que possible.

Les appels, les exercices d'incendie et d'évacuation et tous exercices prescrits par la législation nationale et les règles internationales applicables doivent se dérouler de manière à éviter, si possible, d'interrompre les périodes de repos.

Art. 13. – Le travail peut être organisé sous forme de cycles alternant périodes d'embarquement et périodes à terre.

Dans ce cas, une convention ou accord collectif, ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir que la durée hebdomadaire du travail mentionnée à l'article 24 du code du travail maritime et le décompte des heures supplémentaires s'apprécient sur une période de deux semaines consécutives ou sur un cycle d'une durée maximale de six semaines.

Art. 14. – Le contingent annuel d'heures de travail effectif au-delà duquel est attribué le repos compensateur prévu au second alinéa de l'article 26-1 du code du travail maritime est fixé, par marin, à :

- a) 1 820 heures sur les navires armés au long cours, au pilotage et à la plaisance et sur les navires et engins employés aux travaux maritimes, ainsi que sur les navires de remorquage portuaire ;
- b) 2 100 heures sur les navires armés au cabotage et à la navigation côtière.

Des accords d'entreprise peuvent modifier ces seuils, sous réserve que leurs dispositions ne conduisent pas à une situation moins favorable pour le marin.

Art. 15. – I. – Les périodes d'astreinte, telles que définies à l'article L. 212-4 *bis* du code du travail, ne peuvent jamais s'entendre à bord des navires en cours de navigation.

II. – Lorsque le marin est en mesure d'effectuer une période d'astreinte dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 212-4 *bis* du code du travail, les dispositions de cet article sont applicables.

III. – Lors des escales, des périodes d'astreinte peuvent être mises en place, dans les conditions fixées au deuxième alinéa de l'article L. 212-4 *bis* du code du travail, par des conventions ou des accords collectifs ou des accords d'entreprise ou d'établissement.

Pendant ces périodes, le marin, sans être à la disposition permanente et immédiate du capitaine, a l'obligation de rester à bord ou à proximité du navire, afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service du navire.

Sauf cas d'urgence, le marin devant être placé en astreinte doit en être avisé au plus tôt et au moins un jour franc avant l'arrivée du navire au port d'escale.

Les informations prévues par le dernier alinéa de l'article L. 212-4 *bis* relatives au nombre d'heures d'astreintes effectuées sont mentionnées sur le bulletin de paye.

Art. 16. – Les journées ou demi-journées de repos prévues au premier alinéa du II de l'article L. 212-9 du code du travail ne peuvent être prises à bord.

Les modalités selon lesquelles sont pris ces repos, en particulier les conditions dans lesquelles ils pourront être regroupés, le cas échéant, avec d'autres repos, sont fixées par convention ou accord collectif de branche ou par accord d'entreprise ou d'établissement, dans les conditions fixées au deuxième alinéa du II de l'article L. 212-9 du même code.

Art. 17. – Sous réserve des consultations prévues par les règlements et accords collectifs, un tableau de service est établi par le capitaine du navire, visé par l'inspecteur du travail maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

Le tableau indique pour chaque fonction :

- a) Le programme de service à la mer et au port ;
- b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la législation, la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées dans le livre de bord ou annexées à celui-ci et affichées dans les locaux de l'équipage. Le capitaine, qui prend les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins visées par le présent décret soient respectées, tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail maritime ou le lui communique sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Ce tableau est rédigé en français ainsi que, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle fixé par l'arrêté relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 susvisée.

Art. 18. – Un registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doit être tenu par le capitaine du navire. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail maritime et au moins une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Le marin doit recevoir et émarger une copie du registre le concernant, émargé par le capitaine ou son représentant.

Ce registre qui est tenu à la disposition des représentants du personnel est rédigé en français et, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle défini par l'arrêté relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 susvisée.

CHAPITRE III

Navires de pêche

Art. 19. – I. – La durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à dix heures par périodes de vingt-quatre heures.

Ces heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes. L'une de ces périodes doit être d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables. Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine peut reporter ce temps de pause et l'accorder dès que cela est réalisable.

Sur les lieux de pêche, il peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa premier du présent article, dans les conditions suivantes :

1^o La durée minimale de repos par période de vingt-quatre heures peut être réduite à huit heures pendant cinq jours consécutifs ;

2^o Les heures de repos non prises donnent lieu à récupération dans les conditions fixées par convention ou accord collectif de branche ou accord d'entreprise qui prévoient des mesures compensatoires et précisent les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

A défaut de convention ou d'accord, les heures de repos non prises sont regroupées et prises à terre avec une autre période de repos ou de congés ;

3^o Mention du recours à cette faculté est portée au livre de bord ou au registre prévu à l'article 20.

II. – Par période de sept jours, la durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à soixante-douze heures.

Art. 20. – I. – Sous réserve des consultations prévues par les règlements et accords collectifs, un tableau de service est établi par le capitaine du navire, visé par l'inspecteur du travail maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

Le tableau indique pour chaque fonction la durée maximale de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la législation, la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées dans le journal de bord ou annexées à celui-ci et affichées dans les locaux de l'équipage. Le capitaine, qui doit prendre toutes les mesures

nécessaires pour que les conditions en matière de temps de travail et d'heures de repos des marins fixées par le présent décret soient respectées, tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail maritime ou le lui communique sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

II. – Un registre des heures quotidiennes de repos des marins doit être tenu par le capitaine du navire. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail maritime et au moins une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Le marin peut obtenir à sa demande une copie du registre le concernant, émargé par le capitaine ou son représentant.

III. – Le tableau de service et le registre des heures quotidiennes de repos des marins sont établis en français, conformément à un modèle fixé par arrêté du ministre chargé des gens de mer.

Ces documents sont tenus à la disposition des représentants du personnel.

CHAPITRE IV

Dispositions finales

Art. 21. – Les dispositions des articles 4, 5, 6 et 14 du présent décret peuvent être modifiées par décret du Premier ministre.

Art. 22. – Sont abrogés :

1^o Le décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime, à l'exception de son article 10 qui pourra être modifié par le décret prévu à l'article 28 du code du travail maritime ;

2^o Le décret n° 83-794 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 24 du code du travail maritime ;

3^o Le décret n° 83-795 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 26-1 du code du travail maritime.

Art. 23. – Le Premier ministre, le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministre délégué aux relations du travail et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 31 mars 2005.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN-PIERRE RAFFARIN

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*
GILLES DE ROBIEN

*Le ministre de l'emploi, du travail
et de la cohésion sociale,*
JEAN-LOUIS BORLOO

Le ministre délégué aux relations du travail,
GÉRARD LARCHER

*Le secrétaire d'Etat aux transports
et à la mer,*
FRANÇOIS GOULARD

Arrête :

Art. 1^{er}. — La mutation de propriété des permis d'exploitation de mines de bauxite dits « Permis de Tourves », « Permis de Saint-Julien », « Permis de La Brasque » et « Permis de La Dérobade » au profit de la Société française pour l'industrie de l'aluminium est autorisée, sans que cette autorisation implique aucune approbation des conditions financières de la cession, aucune dérogation aux dispositions de l'article 126 du code minier ou préjuge la valeur des mines.

Art. 2. — Le directeur des mines est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 mai 1967.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des mines,
CLAUDE DAUNESSE.

Administration centrale.

Par arrêté du Premier ministre et du ministre de l'industrie en date du 27 mai 1967, les dispositions de l'arrêté du 21 janvier 1966 sont modifiées ainsi qu'il suit :

« M. Robert du Chaxel, administrateur civil de 1^{re} classe, rattaché pour sa gestion au ministère de l'industrie, est placé sur sa demande en disponibilité pour la période du 6 septembre 1965 au 5 octobre 1966 inclus, en application de l'article 25 du décret du 14 février 1959, en vue d'occuper à la Compagnie française d'éditions, à Paris, un poste de direction d'un service d'exportation des biens d'équipement français ».

M. du Chaxel est maintenu dans la même position, pour la période du 6 octobre 1966 au 5 septembre 1968 inclus, en vue d'occuper un poste de direction à la Société Bertin et C^e, à Plaisir (Yvelines).

MINISTRE DES TRANSPORTS

Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 portant modification d'appellation des personnels et des services de l'inscription maritime.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des armées et du ministre des transports,

Vu la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national ;

Vu la Constitution, et notamment son article 37 ;

Vu le décret n° 63-766 du 30 juillet 1963, et notamment son article 21, avant-dernier alinéa ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Dans les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les termes « affaires maritimes » sont substitués aux termes « inscription maritime ».

Art. 2. — Le ministre d'Etat chargé de la fonction publique, le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des affaires étrangères, le ministre des armées, le ministre de l'économie et des finances, le ministre des affaires sociales et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mai 1967.

GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports,
JEAN CHAMANT.

Le ministre d'Etat chargé de la fonction publique,
EDMOND MICHELET.

Le ministre d'Etat
chargé des départements et territoires d'outre-mer,
PIERRE BILLOTTE.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
LOUIS JOXE.

Le ministre des affaires étrangères,
MAURICE COUVE DE MURVILLE.

Le ministre des armées,
PIERRE MESSMER.

Le ministre de l'économie et des finances,
MICHEL DEBRÉ.

Le ministre des affaires sociales,
JEAN-MARCEL JEANNENEY.

Décret n° 67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires sociales et du ministre des transports,

Vu la Constitution, et notamment son article 37 ;

Vu la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, ensemble les textes qui l'ont complétée et modifiée ;

Vu la loi du 1^{er} avril 1942 modifiée sur les titres de navigation maritime ;

Vu la loi du 11 février 1950 modifiée relative aux conventions collectives et à la procédure de règlement des conflits collectifs du travail, ensemble le décret n° 50-931 du 31 mars 1950 modifié pris pour son application dans la marine marchande ;

Vu la loi n° 54-11 du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, ensemble le décret n° 54-489 du 7 mai 1954 pris pour son application ;

Vu les décrets du 24 février 1920 et du 5 septembre 1922 modifiés relatifs à l'organisation du travail à bord des navires de pêche ;

Vu le décret du 31 mars 1925 modifié relatif à l'organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — L'effectif de tout navire est fixé par l'armateur s'il n'a pas été déterminé au préalable par voie d'accord entre les parties intéressées ou leurs représentants.

Il est soumis, par l'armateur, au visa de l'administrateur des affaires maritimes territorialement compétent qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

Art. 2. — Si les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer le respect des règles mentionnées à l'article 1^{er} ci-dessus, le visa est retiré.

Art. 3. — Le refus ou le retrait de visa entraîne l'interdiction d'appareiller dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi susvisée du 6 janvier 1954. La même interdiction peut être prononcée si l'effectif embarqué est inférieur en nombre ou en qualité à celui qui a obtenu le visa.

Art. 4. — Les décisions prises par les administrateurs des affaires maritimes en application des dispositions du présent décret sont motivées.

Elles peuvent faire à toute époque l'objet d'un recours devant le directeur de la marine marchande, de la part de l'armateur, des délégués du personnel du navire en cause ou des organisations professionnelles représentatives sur le plan national des armateurs et des marins.

Le directeur de la marine marchande statue dans les huit jours suivant la réception de la demande.

Art. 5. — Les décisions prises par le directeur de la marine marchande en application de l'article précédent peuvent être portées, dans les quinze jours suivant leur notification, par les personnes ou organisations mentionnées à l'article 4 ci-dessus, devant le ministre chargé de la marine marchande. Celui-ci statue en dernier ressort, dans le délai d'un mois, après avis d'une commission aux travaux de laquelle sont associées les organisations professionnelles d'armateurs et de marins et dont la composition et les modalités de fonctionnement sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 6. — Les conditions d'application du présent décret, et notamment les modalités de présentation de la demande de visa, sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 7. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent texte, et notamment l'article 33 de la loi susvisée du 6 janvier 1954 (à l'exception de son premier alinéa) et les articles 31 à 34 inclus du décret susvisé du 7 mai 1954, modifié.

Art. 8. — Le ministre des affaires sociales et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mai 1967.

GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports,
JEAN CHAMANT.

Le ministre des affaires sociales,
JEAN-MARCEL JEANNENEY.

5 - Liste des acronymes et des sigles

AIPPP	Autorité investie du pouvoir de police portuaire
AM	Arrêté ministériel
AP	Autorité portuaire
APERMA	Association professionnelle des entreprises de remorquage maritime
ARPENS	Association des remorqueurs portuaires et des navires de service
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CE	Conseil d'Etat
CJCE	Cour de justice de la Communauté européenne
CPM	Code des ports maritimes
DDAM	Direction départementale des Affaires maritimes (ancienne structure intégrée dans les DML)
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIRM	direction inter régionale de la mer (ex DRAM
DML	Délégation à la mer et au littoral (sous l'autorité des DDTM)
DRAM	Directions régionales des Affaires maritimes (anciennes structures transformées (ex DRAM4) en DIRM ou intégrées dans les DIRM)
DSP	Délégation de service public
GPM	Grand port maritime
PL	Véhicule « poids lourd » (plus de 3,5t.)
RGP	Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche
RPP	Règlement particulier de police
SARL	Société anonyme à responsabilité limitée
SAS	Société par action simplifiée
SIEG	Service d'intérêt économique général
SIG	Service d'intérêt général
SNRH	Société nouvelle remorquage du Havre
SORMAR	Société de remorquage maritime de Rouen
TA	Tribunal administratif
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne
TGI	Tribunal de grande instance
VL	Véhicule léger (moins de 3,5t).