



CONSEIL NATIONAL
PRINCIPAUTE DE MONACO

n° 757

Le 20 juin 2005

RAPPORT
SUR LE PROJET DE LOI, N° 757,
FIXANT LES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES PORTS

(Rapporteur au nom de la Commission des Finances et de l'Economie Nationale :
M. Christophe SPILIOTIS-SAQUET, Conseiller National)

Le projet de loi, n° 757, fixant les conditions d'exploitation des ports, a été transmis au Conseil National le 14 février 2003. Ce texte a officiellement été déposé au cours de la séance publique du 20 février 2003 et renvoyé pour examen devant la Commission de Législation et, par la suite, devant la Commission des Finances et de l'Economie Nationale.

Ce projet est désormais susceptible, de l'avis de la Commission des Finances, d'être soumis au vote du Conseil National.

Pourquoi un tel décalage dans le temps, sur un sujet réputé « sensible » et qui concerne tant de personnes en Principauté, des professionnels du nautisme aux plaisanciers et à tous ceux qui privilégient depuis toujours le Port pour leurs loisirs et leurs rencontres ?

I.

La Commission a estimé qu'il était de son devoir d'apporter certaines précisions sur les conditions dans lesquelles ce projet a été étudié, afin de rétablir la vérité suite à certaines informations incomplètes voire erronées qui ont circulé.

A aucun moment, ce projet de loi n'a été négligé par quiconque. Bien au contraire, dès l'origine, la Commission des Finances s'est félicitée qu'un projet de loi visant à organiser les conditions d'exploitation des ports soit enfin soumis au débat devant l'Assemblée. En effet, depuis que la construction de la nouvelle digue apparaît comme une certitude, il est nécessaire de définir un nouveau mode d'exploitation des ports, plus moderne, dynamique et mieux approprié à sa vocation économique et à la gestion des nouveaux aménagements du port de la Condamine.

La définition d'un cadre légal s'imposait donc, d'autant plus que l'article L 160-1 du Code de la mer dispose que : « L'exploitation des ports est assurée dans les conditions fixées par la loi. » L'exposé des motifs du Code de la mer précise du reste que l'intervention d'une loi ultérieure définira les conditions d'exploitation des ports et déterminera l'entité juridique qui en sera chargée et qui sera distincte de la Direction des Affaires maritimes, service administratif.

Il y a une distinction à opérer entre ce qui relève des prérogatives dites parfois « régaliennes » de l'Etat, autrement dit du pouvoir de faire respecter et appliquer la loi, et ce qui concerne l'activité de gestion de la plaisance et des croisières, son optimisation en termes de retombées économiques directes ou indirectes et sa compétitivité par rapport aux ports voisins de Méditerranée.

La Commission a estimé qu'il n'existait, en la matière, aucun « droit à l'erreur », la nouvelle organisation des ports devant être mise en place pour de très nombreuses années. C'est pourquoi elle n'a pas examiné le projet de loi isolément mais a également accordé toute son attention aux projets de convention de concession et de cahier des charges, qu'elle a considérés comme le complément indissociable du projet de loi.

Pour preuve de sa bonne volonté et de l'importance qu'elle attache depuis le départ à ce sujet prioritaire pour la Principauté et ses habitants dans leur ensemble, la Commission des Finances est même allée jusqu'à accepter d'examiner sur le siège, au cours de la dernière réunion consacrée tout récemment à ce projet de loi, un courrier du Ministre d'Etat qui lui est parvenu en séance le 20 juin dernier, en réponse à une lettre de la Commission adressée pourtant le 5 avril et donc en possession du Gouvernement depuis plus de deux mois, qui a permis un certain nombre d'avancées prises en compte dans le cadre du présent rapport.

Comme elle le fait sur l'ensemble des sujets, la Commission a conduit ses travaux sur le sujet des ports en ayant à l'esprit la préoccupation de l'intérêt général, sachant qu'il convient d'y être particulièrement attentif dans un contexte où l'objectif est de confier à une société de forme privée l'exploitation d'une zone et de services qui relèvent jusqu'ici de la compétence exclusive de l'Etat.

Cette préoccupation de sauvegarde de l'intérêt général a conduit à mettre en lumière plusieurs préoccupations :

1. L'étendue de la concession

Les documents contractuels accompagnant le projet de loi (projet de contrat de concession et de cahier des charges, plan annexé) font état d'une concession limitée à la « pierre froide », autrement dit au plan d'eau et aux pierres de couronnement des quais. Le Gouvernement estime que cette limitation se justifie par le fait que les infrastructures situées à terre sont toujours en chantier ; de ce fait, la Société d'Exploitation des Ports (SEPM) pourrait difficilement en assurer l'exploitation, tandis que l'Etat poursuivrait les travaux.

Tout en prenant acte de cette explication du Gouvernement, la Commission des Finances a relevé la difficulté de cette situation qui amènera la SEPM à devoir assurer la gestion des ports dans un contexte d'exploitation défavorable pendant une

longue période. Elle a également noté que toute extension future de la concession, aux termes de laquelle la SEPM se verrait par exemple confier la gestion de certaines infrastructures à terre après leur achèvement, amènerait un changement notable dans la définition des missions de la SEPM (en d'autres termes de son « métier de base »).

Le Conseil National a donc estimé que le souci de l'intérêt général rendait souhaitable que toute modification de la concession soit préalablement soumise à son agrément.

C'est pourquoi il a proposé de définir précisément les limites de la concession dans la loi. Ce point, sur lequel le Conseil National a d'ores et déjà recueilli l'accord du Gouvernement, serait traité au travers de l'ajout d'une définition légale des « ports de Monaco », limitée pour chacun des ports de la Condamine et de Fontvieille au plan d'eau et à la pierre froide, les capitaineries et la gare maritime étant pour leur part expressément incluses dans le périmètre concédé. Ainsi, l'étendue physique de la concession se trouvera-t-elle fixée par la loi, jusqu'à ce qu'une modification législative intervienne s'il en est besoin.

S'agissant de l'objet même de la concession, à savoir les missions confiées à la SEPM, le Conseil National a estimé que les attributions de la SEPM se déduisaient suffisamment du périmètre concédé dès lors que les surfaces dont l'exploitation lui est confiée sont dans l'immédiat limitées au plan d'eau et à la pierre froide. La logique conduirait toutefois, pour le cas où le périmètre de la concession serait ultérieurement étendu au-delà de la pierre froide, à légiférer expressément le moment venu sur la nature des missions entrant dans le champ de la concession.

2. Composition du Conseil d'administration de la société

La SEPM est une société de droit privé dont le capital est entièrement détenu par l'Etat, qui désignera à ce titre les membres du Conseil d'Administration.

Conformément aux impératifs de dialogue et de concertation qui doivent présider aux activités de service public de cette Société, le Conseil National a estimé que le Conseil d'administration gagnerait à être ouvert, de manière minoritaire, à des administrateurs possédant une légitimité autre que celle du choix des services gouvernementaux.

C'est pourquoi, comme cela est de plus en plus pratiqué dans tous les Pays développés, le Conseil National a demandé que des représentants d'utilisateurs (professionnels et plaisanciers) siègent au Conseil d'Administration. De même, dans un souci d'accentuer la prise en considération des questions d'intérêt général, et compte tenu des incidences budgétaires très importantes de la réorganisation de la zone portuaire, le Conseil National a demandé à pouvoir proposer un représentant au sein du Conseil d'Administration, qui serait choisi hors de son sein, en dépit du fait que certains élus minoritaires au sein de la Commission aient exprimé leur crainte que la présence de cet administrateur, dépourvu de réel pouvoir dès lors qu'il serait minoritaire au sein du Conseil d'Administration de la SEPM, puisse au contraire être utilisée pour faire cautionner par l'Assemblée des décisions de gestion que celle-ci pourrait parfaitement réprover par ailleurs, en l'associant *de facto* à ces décisions.

Dès l'origine, le Gouvernement s'est montré réticent à ces demandes, considérant qu'il n'entrerait pas dans les attributions du législateur de s'immiscer dans le fonctionnement des organes d'une société de droit privée. Devant l'insistance du Conseil National et les arguments de transparence présentés à l'appui de ses demandes, il a finalement accepté, dans un esprit d'ouverture, qu'un siège au sein du Conseil d'Administration de la SEPM soit réservé à un représentant des élus des Monégasques. En revanche, le Gouvernement a clairement laissé entendre qu'il s'opposerait au vote du texte si le Conseil National maintenait sa demande d'une représentation des utilisateurs des ports au sein des organes de gestion de la SEPM.

C'est uniquement pour éviter une situation de blocage que le Conseil National a renoncé à introduire un amendement en ce sens dans le texte. Pour autant, l'Assemblée regrette profondément la prise de position du Gouvernement et insiste

sur la nécessité de mettre en place les moyens contractuels adaptés afin de garantir que l'intérêt des usagers des ports sera pris en compte dans l'ensemble des décisions de gestion de la SEPM. A cet égard, le Conseil National estime que la proposition du Gouvernement d'associer les professionnels et plaisanciers au sein de commissions consultatives constitue une réponse insuffisante pour garantir la prise en compte satisfaisante de leurs intérêts. Il rappelle néanmoins qu'il attend la mise en place de ces commissions, qu'il conviendra par ailleurs de réunir régulièrement.

3. La politique tarifaire

La Commission des Finances, comme le Conseil National dans son ensemble, s'est préoccupée de la politique tarifaire que suivra la nouvelle entité. En effet, les Monégasques et résidents à revenus modérés ou moyens doivent pouvoir garder leurs embarcations dans les ports, comme ils le font depuis des décennies quelquefois, et ne doivent pas être contraints de quitter ceux-ci faute de pouvoir supporter les augmentations tarifaires qui seraient pratiquées.

Il n'en est pas moins vrai que le niveau actuel de tarification de certains emplacements apparaît très faible ; certaines augmentations raisonnables seraient donc justifiées, pour autant que les prestations de services que sont en droit d'attendre les titulaires de ces amarrages soient notablement améliorées.

Le Conseil National a obtenu du Gouvernement un « engagement de modération » de l'évolution des tarifs des ports, qui s'est traduit par la nouvelle grille tarifaire publiée au titre de l'année 2005. Cette grille repose sur une distinction entre la « petite plaisance » locale qui continuera de bénéficier de prix étudiés pour ne pas imposer une rupture brutale avec les pratiques suivies jusqu'ici, et la « moyenne » ou « grande plaisance » dont les tarifs seront définis en fonction des prix pratiqués dans les ports voisins, dans un contexte de concurrence parfois assez vive, et compte tenu aussi du niveau respectif des prestations fournies.

Le Conseil National souhaite, avant de passer au vote du projet de loi, que le Gouvernement confirme cet « engagement de modération », de nature à rassurer les plaisanciers monégasques et « enfants du pays » qui pratiquent les activités maritimes comme un loisir traditionnel de la région et qui sont un facteur important d'animation et de vitalité de la zone portuaire.

II.

Poussant plus avant sa démarche, la Commission des Finances s'est intéressée aux différents éléments du cadre juridique qui permettra le fonctionnement de la SEPM. Pour voter une telle loi en pleine connaissance de cause, il est en effet essentiel que le Conseil National puisse se faire une idée précise de la manière dont la SEPM va agir concrètement au travers des structures et procédures qu'elle va mettre en place et qui concerneront directement les usagers.

Ce sont essentiellement les documents contractuels (convention de concession et, surtout, cahier des charges) qui sont porteurs de ces éléments. La Commission des Finances souhaite donc qu'ils soient adaptés en fonction des considérations ci-après.

1. Le schéma général de fonctionnement de la société

La Commission des Finances a considéré qu'une définition claire des rôles respectifs au sein de la société était primordiale. Plus précisément, une saine répartition des missions entre le Conseil d'Administration (chargé de la définition des grandes orientations de la société et de la surveillance de sa gestion au plan financier) et le Directeur Général (chargé de l'exploitation) doit être établie, le Directeur Général recevant une délégation de pouvoirs pour la gestion quotidienne et à court terme des activités de la société. C'est pourquoi, au demeurant, il est essentiel que le Directeur Général soit choisi à partir d'un profil précis : celui d'une personne d'expérience dans la gestion portuaire, en d'autres termes celui d'un authentique

professionnel. La SEPM aurait donc, contractuellement, l'obligation de recruter le Directeur Général à partir de critères précis de compétences et d'expérience. Bien entendu, s'il s'avérait qu'il n'y ait aucun Monégasque ou autre prioritaire présentant à ce jour ce profil, il serait alors hautement souhaitable qu'une fois nommée, cette personne se voie dotée d'un adjoint de nationalité monégasque dont elle assurerait la formation ; la fonction de Directeur Général des ports devrait logiquement pouvoir être tenue, le moment venu, par un Monégasque.

2. L'attribution des postes de mouillage

Sur ce point, par nature très sensible, la Commission des Finances a estimé qu'il convenait de limiter le plus possible les risques de contestation, afin notamment que la situation des plaisanciers justifiant de liens réels et profonds avec le Pays soit obligatoirement prise en compte dans la limite des places disponibles pour la petite plaisance. C'est pourquoi il est indispensable que la SEPM soit tenue de mettre en place un « Comité d'attribution » des postes de mouillage, au sein duquel siègeront notamment le Directeur Général, au moins un administrateur représentant l'Etat et l'administrateur désigné sur proposition du Conseil National. Bien évidemment, aucune attribution ne pourra se faire en-dehors de ce Comité. Afin que ce Comité puisse œuvrer en toute transparence, il devra fonder ses décisions sur une grille de critères hiérarchisée, qui est déjà partiellement prévue à l'ordonnance n° 3.815 du 23 juin 1967 mais qui doit être précisée et améliorée pour permettre un classement objectif des demandes et leur traitement en bon ordre de priorité.

3. Les garanties de bon déroulement de certaines manifestations nautiques

Certains événements de prestige utilisant le plan d'eau doivent bénéficier d'une garantie de reconduction. Il y va en effet de leur crédibilité et de l'intérêt général de Monaco, qui bénéficie des retombées économiques directes et indirectes ainsi que des retombées d'image de ce type d'événements.

De même, le Yacht Club de Monaco, Club de prestige, doit bénéficier de la possibilité d'organiser des manifestations nautiques (qu'elles soient nouvelles ou qu'il s'agisse de nouvelles éditions de manifestations ayant déjà eu lieu) ainsi que de la faculté de gérer un certain nombre d'emplacements portuaires. Il importe en effet de donner au Yacht Club de Monaco les moyens du rôle qu'on veut le voir jouer ; cet impératif ne saurait être passé sous silence dans les documents contractuels de la concession, d'autant plus que le Gouvernement a en projet un nouveau bâtiment de grand prestige pour le Yacht Club qui va nécessiter un investissement public important.

III.

Par ailleurs, le Conseil National a souhaité recevoir directement du Gouvernement les éléments suivants, qui ne relèvent pas des relations contractuelles entre l'Etat et la SEPM :

- La garantie du relogement dans de bonnes conditions de tous les professionnels exerçant leur activité dans la zone portuaire et dont le déplacement a été rendu nécessaire du fait du réaménagement du Port Hercule. Sur ce point, le Conseil National a relevé de nombreuses contradictions dans les courriers et les propos du Gouvernement, à tel point que le dossier du relogement des professionnels apparaît aussi évolutif que le plan définitif de réaménagement du port de la Condamine. Or, si le Conseil National peut comprendre que les ateliers techniques soient délocalisés sur le terre-plein, il ne peut l'admettre pour nos quelques compatriotes commerçants qui méritent d'être relogés dans un endroit central sur la Darse Sud, comme le Gouvernement s'y était au demeurant engagé et comme le nécessite leur activité.

- le port de Fontvieille, savoir le plan d'eau délimité par la ligne fictive reliant le musoir de la digue de Fontvieille à celui de la contre-jetée ainsi que par le Rocher, les enrochements et les quais qui le jouxtent sur une largeur d'un mètre cinquante (1,50 m) à partir du bord ;

ainsi que, dans les deux cas, les ouvrages établis sur le plan d'eau et les installations portuaires limitées aux capitaineries et à la gare maritime. »

Le reste de l'article premier demeure quant à lui inchangé.

La Commission des Finances a souhaité que le caractère de service public des ports de Monaco soit plus nettement affirmé, dès lors que la notion de service « d'intérêt général » figurant à l'article 2 du présent projet de loi lui a paru par trop imprécise.

En effet, la notion d'intérêt général, utilisée dans le projet de loi, n'est pas suffisamment caractérisée sur le plan juridique. Il est préférable de parler de « service public », ce qui ouvre la possibilité que ce service soit concédé à une entité à caractère commercial ou non. Ainsi, dans ce contexte, il n'y aurait nulle contradiction entre le caractère commercial de la société et la mission de service public dont elle pourrait être chargée au travers de la concession.

Aussi le Conseil National souhaite-t-il modifier la rédaction de l'article 2 du projet de loi comme suit :

ART. 2.

(Texte amendé)

« Article 2. – *La « SEPM » est chargée, dans le cadre d'une délégation de service public, d'une mission d'intérêt général consistant dans l'exploitation ~~commerciale~~ des ports de Monaco dans le respect des dispositions législatives et réglementaires et des actes juridiques déterminant ses modalités d'intervention accompagnés du contrat de concession et du cahier des charges correspondants.*

La « SEPM », en tant qu'entreprise chargée de la gestion d'un service d'intérêt général, bénéficie du monopole d'exploitation des ports de Monaco, dans les conditions d'octroi, de renouvellement, de rachat et de déchéance fixées par le contrat de concession et compte tenu des dispositions de l'article ~~15~~ 12 de la présente loi ».

L'article 3 serait, dans ces conditions, légèrement amendé, pour assurer sa pleine cohérence avec le premier alinéa de l'article 2.

ART. 3.

(Texte amendé)

« Article 3. – ~~*En application de la mission d'intérêt général,*~~ *L'objet social de la SEPM mentionne notamment sa mission d'intérêt général d'exploitation et de mise en valeur de l'ensemble des biens relevant du domaine public de l'Etat qui lui sont confiés par ce dernier dans le but de contribuer au développement économique et social de la Principauté ».*

Le chapitre II du projet de loi a fait l'objet d'un amendement de suppression.

Ce chapitre, intitulé « Dispositions relatives aux biens immobiliers », prévoyait en effet les modalités spécifiques d'exploitation par le concessionnaire des infrastructures à terre, lesquelles sont exclues du périmètre concédé à la SEPM en application de l'article premier amendé du projet de loi.

Les dispositions de ce chapitre, qui n'ont pas lieu de figurer à ce jour dans la loi, sont intégralement supprimées, à l'exception de l'article 7 qui prévoyait l'obligation pour la société concessionnaire de soumettre à l'accord préalable du Ministre d'Etat tout projet de modification des ouvrages, installations ou outillages portuaires mis à sa disposition par l'Etat. Cet article est maintenu dans la mesure où il aura vocation à s'appliquer à tout projet de modification des ouvrages présents sur le plan d'eau ainsi que des capitaineries et de la gare maritime dont l'exploitation est expressément concédée à la SEPM en application de l'article premier amendé.

Cet article, renuméroté 4 compte tenu de la suppression des trois articles qui le précèdent, se lirait comme suit :

ARTICLE 4 -
(Texte amendé)

*« Article 4 7. - Sans préjudice de l'application des prescriptions législatives et réglementaires relatives à l'urbanisme, à la construction ou à la voirie, la «SEPM» est tenue de soumettre à l'autorisation préalable du ministre d'Etat tout projet de modification des ~~tous-ouvrages~~, **ou** installations ~~ou outillages~~ portuaires **dont l'exploitation lui est concédée** ~~mis à sa disposition~~ par l'Etat conformément à l'article premier ~~par contrat~~.*

Par ailleurs, et compte tenu de la suppression de l'article 8 du projet de loi, un nouvel article 5 est introduit destiné à traiter spécifiquement du sort des droits d'occupation à flot consentis antérieurement à la mise en concession du plan d'eau

auprès de la SEPM. Fort logiquement, cet article prévoit la cessation automatique desdits droits d'occupation à la date d'entrée en vigueur de la loi, puisqu'il convient de mettre la SEPM en mesure d'exploiter la totalité du périmètre concédé conformément au cahier des charges. Il appartiendra néanmoins à la SEPM, en sa qualité de concessionnaire et compte tenu des garanties formulées sur ce point par le Gouvernement, de s'assurer que les professionnels exerçant actuellement sur une partie du plan d'eau pourront bénéficier de nouvelles facilités en rapport avec les besoins réels de leur activité. La SEPM devra à cet égard veiller à l'utilisation conforme par ces derniers des surfaces mises à disposition, destinées à permettre la fourniture de prestations et en aucun cas la sous-location simple d'emplacements au détriment de la compétence réservée du concessionnaire en ce domaine.

Cet article serait en conséquence rédigé comme suit :

ART. 5.

(Amendement d'ajout)

« Article 5. - Tous droits d'occupation antérieurement consentis par l'Etat sur des parties du domaine public relevant du périmètre concédé à la « SEPM » en application des dispositions de la présente loi cessent de plein droit à la date de publication de la présente loi. »

Les chapitres III et suivants du projet de loi seraient renumérotés II et suivants, pour tenir compte de la suppression du chapitre II.

Les articles 9 et 10 du projet de loi (devenus les articles 6 et 7 du fait des amendements précédemment explicités) n'ont pas fait l'objet de remarques de la part de la Commission.

C'est au sein de l'article 11 (devenu l'article 8) que le Conseil National a souhaité que figure la mention d'un administrateur désigné sur proposition du Conseil national. Cet article serait donc amendé en conséquence :

ART. 8.

(Texte amendé)

« Article 8. – *L'Etat est représenté au sein du conseil d'administration de la « SEPM » par des administrateurs qu'il désigne.*

Ces administrateurs ne sont révocables que par le ministre d'Etat ; leur mandat est renouvelable ; ils ont les mêmes droits et les mêmes obligations que les autres administrateurs, toutefois ils n'ont ni à justifier de la possession d'un certain nombre d'actions, ni même de la qualité d'actionnaire.

A l'égard de la « SEPM », des actionnaires et des créanciers, l'Etat répond subsidiairement de l'activité de ses administrateurs, dans la limite de leur responsabilité légale et statutaire.

Le conseil d'administration de la « SEPM » comprend également un administrateur désigné par le ministre d'Etat sur une liste de trois personnalités choisies par le conseil national hors de son sein.

Cet administrateur a les mêmes droits et les mêmes obligations que les autres administrateurs ; la durée de son mandat est identique ; toutefois, il n'a ni à justifier de la possession d'un certain nombre d'actions ni même de la qualité d'actionnaire. »

Les articles 12 à 15 (renumérotés 9 à 12) du projet de loi n'ont pas fait l'objet de remarques de fond de la part de la Commission.

Certains amendements sont en revanche proposés sur le plan de la forme ainsi que pour harmoniser la rédaction de certains articles et actualiser les renvois opérés au sein de ceux-ci, compte tenu du changement de numérotation résultant des amendements précédemment explicités.

Il est à cet égard suggéré de modifier le second alinéa de l'article 12 (devenu article 9) comme suit :

*« La « SEPM » soumet à l'approbation du ministre d'Etat, dans les trois mois suivant la publication de l'arrêté ministériel visé **au précédent alinéa** à l'~~alinéa 1 du présent article~~ un règlement intérieur des ports arrêtant les prescriptions relatives à l'utilisation des ouvrages, **et installations et outillages** portuaires mis à sa disposition par l'Etat. »*

L'article 14 (devenu article 11) se lirait quant à lui comme suit :

*« Article 11. - Toute infraction aux dispositions de l'arrêté ministériel visé **au premier alinéa de** à l'article 9 ~~12 alinéa 1~~ est punie de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du code pénal. »*

* *

*

En conclusion, le Conseil National invite le Gouvernement à confirmer l'insertion dans les documents contractuels de la concession :

- de la définition des fonctions respectives du Conseil d'administration et du Directeur Général de la Société, ainsi que de l'obligation de choisir ce dernier parmi les professionnels reconnus ;
- de l'obligation de préciser et d'améliorer la grille de critères existante pour l'attribution de postes de mouillage, et de les faire appliquer, de manière transparente, par un Comité interne au sein duquel siégeront le Directeur Général, au moins un administrateur représentant l'Etat et l'administrateur désigné sur proposition du Conseil National ;
- des clauses garantissant le bon déroulement de certaines manifestations nautiques de prestige ainsi que la coopération avec le Yacht Club de Monaco qui devra pouvoir assurer la gestion d'emplacements portuaires dans le cadre de ses activités.

En outre, le Gouvernement doit affirmer publiquement :

- son engagement de modération des tarifs pour la petite plaisance locale ;
- la garantie de relogement, dans de bonnes conditions, des professionnels évincés de leurs locaux du fait de la restructuration du Port Hercule ;
- la garantie du maintien de l'emploi et des avantages acquis de l'ancien personnel des Affaires Maritimes, notamment en ce qui concerne leur déroulement de carrière.

Enfin, le Conseil National attend également de prendre connaissance du projet d'ensemble du futur Port Hercule, qui peut seul donner son sens véritable à la modification des conditions d'exploitation des ports, telle qu'elle se dessine dans le projet de loi faisant l'objet du présent rapport.

Sous le bénéfice de ces observations, j'invite, en ma qualité de Rapporteur, chaque Conseiller National à déterminer l'orientation de son vote sur ce projet de loi tel qu'amendé en fonction de la nature et de la qualité des réponses que le Gouvernement pourra apporter sur les différents points que je citais à l'instant, à propos desquels sont attendues de lui des déclarations publiques en Séance ce jour.