



RÉPERCUSSIONS DE L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19 SUR LE SECTEUR PORTUAIRE ET LE TRANSPORT MARITIME : PREMIER BILAN ET PROPOSITIONS

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Lors d'une réunion par visioconférence le mercredi 22 avril 2020 sous la présidence de M. Hervé Maurey, président, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a entendu la communication de **M. Michel Vaspert**¹ sur les *répercussions de l'épidémie de Covid-19 sur les secteurs portuaires et maritimes*.

La crise sanitaire actuelle rappelle le **caractère stratégique des infrastructures portuaires, des entreprises d'armement maritime et des professionnels de la logistique** pour assurer la continuité des approvisionnements essentiels à la vie de la Nation. Face à cette situation inédite dans la période récente, **les acteurs de l'économie maritime** – autorités et services portuaires (pilotes, remorqueurs, lamaneurs, dockers et manutentionnaires), armateurs, transitaires, agents maritimes et consignataires – **se sont organisés efficacement dans des délais rapides, malgré un équilibre social qui demeure fragile**. À ce jour, l'ampleur des conséquences sur le tissu économique maritime est encore méconnue tandis que **les menaces et incertitudes sont nombreuses**, en particulier pour les compagnies de croisière et de transport de passagers, dont les activités sont à l'arrêt. L'État a su apporter un soutien opérationnel avec ses services, et financer, à travers différents dispositifs visant à amortir le choc de la crise mais des réponses doivent encore être construites pour permettre aux professionnels de **surmonter la crise, de préserver les acquis des dernières années en matière de transition écologique et d'accompagner la reprise**. En conséquence et suivant Michel Vaspert, la commission appelle le Gouvernement à mettre en œuvre 3 séries de mesures :

- un **renforcement du soutien au secteur portuaire et maritime** et une meilleure prise en compte de ses spécificités ;
- la présentation d'une **organisation robuste pour concilier l'entrée en vigueur du déconfinement et la reprise des activités**, en particulier pour le transport de passagers ;
- la mise en place d'un **plan de relance** spécifique pour le fret et l'inclusion du transport maritime de passagers dans un **plan de relance « tourisme »**.

¹ **M. Michel Vaspert**, est référent sur les secteurs portuaires et maritimes et rapporteur de la mission d'information relative à la gouvernance et la performance des ports maritimes.

1. LA CRISE ACTUELLE MET EN LUMIÈRE LE CARACTÈRE STRATÉGIQUE DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET DU TRANSPORT MARITIME

a) *Malgré la baisse des trafics de fret, des difficultés opérationnelles et un contexte social fragile, les ports de commerce fonctionnent et les armateurs sont mobilisés*

L'engagement des professionnels des secteurs portuaire et du transport maritime doit être salué : à ce jour, les principales portes du commerce extérieur français fonctionnent. Les opérations et services portuaires (capitainerie, écluses, pilotage, remorquage, lamanage etc.) sont maintenues dans le cadre de plans de continuité d'activité (PCA). Au début de la crise sanitaire, le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) Kitack Lim avait prévenu que « *les plaques tournantes du transport maritime (étaient) touchées* » et que « *la capacité du secteur à livrer des biens vitaux, notamment pour des fournitures médicales et des denrées alimentaires sera essentielle pour répondre à cette pandémie et, à terme, la surmonter* »².

La chute des trafics de fret (conteneurs, vracs, rouliers) se situerait entre 20 et 30 % selon différentes estimations, en lien avec la baisse de la demande globale des ménages et des industries, avec de fortes disparités entre les places portuaires et selon les trafics. La tendance est négative pour les prochains mois. La dynamique de certains bassins fluviaux (Rhône-Saône à l'importation, Rhin à l'exportation) et la reprise de chantiers (notamment ceux du Grand Paris Express) pourraient soutenir les trafics des ports intérieurs et maritimes. En Europe, la Feport indique que la chute du trafic de conteneurs varie de 20 à 45 % selon les pays et pourrait atteindre 50 à 80 % en mai-juin.

Ports, filière navale, transport maritime

Filières	Taux d'activité
Terminaux portuaires	100 %
Services portuaires	Entre 40 et 80 % selon les ports
Construction navale	25 %
Réparation navale	10 %
Trafics conteneurs	75 %
Croisières	0 %
Ferry et inter-îles	60 % (uniquement fret)
Trafics rouliers	30 %
Passage d'eau	Proche de 0 %
Vracs	Très variable selon le type de produit

Source : Cluster Maritime

Grâce à un dialogue social approfondi et à l'élaboration très rapide d'un guide de bonnes pratiques pour prévenir la diffusion du Covid-19, **100 % des terminaux portuaires sont opérationnels pour assurer le traitement des navires**. L'équilibre social demeure cependant fragile, en partie du fait des récents épisodes de grèves. Des situations difficiles ont été rencontrées à Fos, Saint-Nazaire (arrêt du terminal roulier), Lorient et La Réunion. Les besoins en masques de protection des entreprises de manutention ont été évalués à 50 000 unités par semaine. Un stock stratégique datant de la crise de la grippe A (H1N1) a permis de faire face aux premiers temps de la crise et une commande groupée a été passée *via* le Cluster Maritime et la filière navale française pour sécuriser les professionnels sur le terrain.

S'agissant des armateurs, des organisations adaptées sont mises en place mais plusieurs difficultés ont été signalées en matière :

- de relève des équipages et de rapatriement des marins du fait des mesures de restriction de circulation des personnes – 100 000 marins sont concernés chaque mois à l'échelle de l'Union européenne, 16 000 navigants pour les armateurs français. Des problèmes ont notamment été rencontrés avec certains pays d'Afrique et en Asie.

² <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-IMO-SG-message.aspx>.

L'*International Transport Workers' Federation* a indiqué qu'elle ne s'opposerait pas à l'extension des contrats des marins allant jusqu'à un mois, même si cela conduit à dépasser leur durée légale d'embarquement. La Commission européenne a également publié des lignes directrices le 8 avril³ ;

- de renouvellement des titres et des certificats des marins. La direction des affaires maritimes a publié une note d'intention de prorogation de ces titres pour une durée de trois mois⁴ ;
- d'inspection et de certification des navires. Des mesures de prorogation de la validité de ces titres ont également été annoncées. Le ministère a indiqué que des dérogations temporaires pourraient être accordées ;
- d'approvisionnement pour certains équipements (kits médicaux, pièces nécessaires à la maintenance des navires, conteneurs frigorifiques *reefer* qui sont fortement utilisés pour le transport de matériels pharmaceutiques et de denrées alimentaires) ;
- de circulation des chauffeurs routiers à bord des ferries ;
- de lissage des besoins de transport de masques et de matériels sanitaires dans le temps pour permettre aux opérateurs maritimes, ferroviaires et routiers de s'organiser afin d'acheminer des quantités importantes à moindre coût.

b) *L'épidémie de Covid-19 démontre plus que jamais le caractère stratégique des infrastructures portuaires et le rôle clé du transport maritime pour l'approvisionnement de la Nation en biens essentiels*

En décembre 2019, sous l'impulsion de Michel Vaspert, la commission de l'aménagement du territoire et du

développement durable a constitué en son sein une mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes, présidée par Martine Filleul et dont le rapporteur est Michel Vaspert. Pour ce dernier, la crise actuelle démontre le **caractère stratégique des infrastructures portuaires et des armateurs** pour assurer la continuité des approvisionnements nationaux :

- la logistique représente **1,8 million d'emplois** dans sa globalité et **10 % du PIB français**⁵ ;
- le transport maritime assure 90 % du commerce mondial de marchandises, près de 80 % du commerce extérieur de l'Union européenne et **75 % des importations françaises** ;
- plus de 370 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par les ports français et les 11 GPM de métropole et d'outre-mer captent 80 % de ces volumes ;
- les trois principales portes d'entrée maritimes françaises (ports de l'axe Seine, Dunkerque, Marseille-Fos) représentent une **valeur ajoutée de l'ordre de 13 Mds €, 130 000 emplois directs** et jusqu'à 300 000 emplois directs et indirects⁶ ;
- les trois alliances maritimes internationales – « *Ocean Alliance* » avec le français CMA CGM, les chinois COSCO et Evergreen et le hongkongais OOCL, « *2 M* » avec le danois Maersk Line et l'italien MSC et « *The Alliance* » avec l'allemand Hapag-Lloyd, les japonais K Line, Mitsui O.S.K Lines et Nippon Yusen Kaish ainsi que le taiwanais Yang Ming, représentent **95 % des flux est-ouest**.

³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20203100.pdf>. La commissaire aux transports Adina Vălean a notamment déclaré : « je demande aux États membres de désigner des ports dans lesquels procéder à des changements rapides d'équipage et de rappeler que les exploitants de navires de croisière ont la responsabilité de ramener leurs clients et leurs employés chez eux en toute sécurité. »

⁴ http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note-information-provisoire-prorogation-titres-france_200322_fr-en-1.pdf.pdf.

⁵ Source IGF.

⁶ Source : IGF/CGEDD, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018.

2. POINTS DE VIGILANCE : LA SITUATION FINANCIÈRE DES COMPAGNIES ET DES ENTREPRISES SE DÉGRADE DE SEMAINE EN SEMAINE, TANDIS QUE LA CRISE POURRAIT REMETTRE EN CAUSE LE PROCESSUS DE VERDISSEMENT DU TRANSPORT MARITIME

D'une manière générale, les professionnels anticipent que la crise actuelle sera plus grave que celle de 2008-2009. Le recours au chômage partiel progresse, les entreprises utilisent la possibilité de reporter leurs échéances de cotisations sociales (15 mars, 15 avril) et de cotisation retraite complémentaire mais la situation de l'écosystème maritime se dégrade.

a) *Une situation économique et financière préoccupante, en particulier pour les opérateurs de transport de passagers, les croisiéristes et les collectivités territoriales*

Un principe général d'interdiction du transport de passagers, sauf dérogation accordée par le préfet, a été édicté d'abord jusqu'au 15 avril puis jusqu'au 11 mai⁷. En conséquence, les compagnies de croisières et de transport de passagers souffrent particulièrement même si l'ampleur des conséquences de la crise est encore méconnue. En période normale, les croisières, les liaisons maritimes et les passages d'eau entre le continent et les îles représentent plus de 30 millions de passagers annuels. À lui seul, le trafic trans-manche représente environ 9 millions de passagers annuels.

S'agissant du transport de passagers, le groupement des armateurs de services publics maritimes de passages d'eau (GASPE) a signalé des pertes considérables de recettes pour les liaisons assurées par des délégataires privés disposant d'une convention avec une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). De toute évidence, la période actuelle ne correspond pas à des conditions d'exploitation normales et le risque assumé par les délégataires est supérieur à celui prévu dans l'économie générale des contrats de délégation de service public. Les

collectivités territoriales, en tant qu'AOM, devront nécessairement venir en aide à leurs délégataires par des subventions d'exploitation mais il est indispensable qu'elles reçoivent également un soutien financier accru de la part de l'État pour faire face.

Plus largement, certaines compagnies ont annoncé avoir basculé leurs activités vers le transport de marchandises, en particulier les produits alimentaires et pharmaceutiques et, dans une moindre mesure, le trafic roulier (voitures, camions). **L'approvisionnement du Royaume-Uni et plus largement le trafic trans-manche doivent faire l'objet d'une attention particulière** : dans un contexte déjà incertain lié au « Brexit », les compagnies demandent des compensations rapides car la logique économique voudrait que certaines d'entre elles suspendent leurs activités. Ce sujet avance trop lentement, que ce soit auprès des autorités britanniques ou françaises. Un courrier a été adressé au Premier ministre par plusieurs compagnies. Il n'a pas reçu de réponse à ce jour.

Si la saison estivale ne pouvait se tenir pour le transport de passagers, les compagnies anticipent une **perte de 50 % de leur chiffre d'affaires, parfois jusqu'à 75 %** pour des compagnies assurant des liaisons transmanches.

S'agissant spécifiquement du secteur de la croisière, la principale organisation professionnelle (CLIA) indique qu'une suspension d'activité de 90 jours représente une perte globale d'environ 900 M€ pour l'économie française. Chaque jour de suspension équivaldrait à la perte de 14 emplois directs, soit près de 3 000 emplois en cas de suspension des activités pendant trois mois. Au total, près de 20 000 emplois indirects hors construction navale seraient menacés. Cette situation a naturellement des répercussions pour l'ensemble de la **chaîne touristique** (agences de voyage, compagnies aériennes, hôtels, restauration), composée d'un tissu dense de TPE, PME et ETI, et sur l'activité de **construction navale**, marché sur lequel l'Europe et en particulier la France,

⁷ Article 4 du décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, modifié par le décret n° 2020-370 du 30 mars 2020 puis par le décret n° 2020-423 du 14 avril 2020.

l'Allemagne et l'Italie occupent une place de premier plan. Les chantiers de l'Atlantique, qui disposent à ce jour de commandes fermes de paquebots d'ici à 2027, pourraient donc être menacés.

Chiffres clés – Empreinte économique du secteur de la croisière en France

- 3,6 Mds€ de chiffre d'affaires en France chaque année
- 9 000 emplois directs et 20 000 emplois directs et indirects, hors activités de construction et de réparation navale
- plus de 520 000 passagers Français en 2018

En application de l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 relative aux conditions financières de résolution de certains contrats de voyages touristiques et de séjours en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables ou de force majeure, les opérateurs de croisière maritime pourront proposer des **avoirs** à leurs clients. Les exploitants de navires de croisière assument la responsabilité du **rapatriement** des passagers et des équipages se trouvant à bord de leurs navires, y compris à partir de ports de pays tiers. Les opérateurs de liaison maritime « classiques » devront procéder au **remboursement intégral** des clients. Ce dernier point devra faire l'objet d'une révision, *via* la modification de l'ordonnance susmentionnée, car il compromet la viabilité financière des compagnies. Le Gouvernement aurait entamé des discussions avec la Commission européenne.

Face à cette situation, c'est la survie de tout un tissu de PME, marins, compagnies et sous-traitants, représentant des centaines de milliers d'emplois directs et indirects, et la vitalité des territoires littoraux qui sont en jeu.

b) La crainte d'un « stop » au processus de verdissement du transport maritime

Pour la commission et son référent, la fragilisation des compagnies maritimes durant cette période de crise sans retour en arrière en matière de développement durable. Les constructeurs et les compagnies se sont engagés depuis plusieurs années, en lien avec les pouvoirs publics et l'OMI, dans un mouvement de verdissement du transport maritime (propulsion vélique, propulsion au gaz naturel liquéfié – GNL – technologies hydrogène et ammoniac, branchements électriques à quai, réduction de la vitesse des navires, dispositifs de filtrage des fumées pour réduire les émissions de polluants atmosphériques) qui doit être salué.

Ce processus suppose toutefois des **investissements considérables**, la mise en place d'un écosystème complet de sous-traitants et le développement d'innovations de rupture. A titre d'exemple, l'équipement d'un navire pour le branchement électrique à quai implique un coût d'au moins 1,2 M€ pour un ferry (sur un seul bord) voir jusqu'à 8 M€ pour un navire de croisière. La propulsion au GNL représente par ailleurs un surcoût de l'ordre de 20 % par rapport à l'achat d'un navire classique.

Le **renouvellement de la flotte française** au cours des 20 à 30 prochaines années constitue une opportunité majeure. À l'heure actuelle, les commandes de navires de commerce fonctionnant au GNL se développent, les ports mettent en place des **infrastructures dédiées à l'avitaillement en GNL**, les croisiéristes investissent pour **diminuer leurs rejets affectant la qualité de l'air** dans les villes portuaires. Si l'État et les banques n'apportent pas leur soutien aux opérateurs, **il est à craindre que l'ambition écologique soit réduite, ce que personne ne souhaite.**

3. TROIS NÉCESSITÉS : PRENDRE DES MESURES D'URGENCE, DÉFINIR AU PLUS VITE UN PLAN DE RELANCE AMBITIEUX ET « VERT » ET ANTICIPER LE DÉCONFINEMENT

Face à cette situation inédite, la commission et son référent souhaitent que des mesures fortes soient prises pour soutenir le secteur portuaire et maritime.

a) *D'abord, des mesures exceptionnelles pour une situation exceptionnelle*

Les acteurs économiques ont fait part de leurs demandes, que la commission a souhaité appuyer et relayer auprès du Gouvernement :

- **gel des redevances domaniales, exonération de taxes et droits portuaires.** Sur ce volet, de fortes disparités sont observées : les 3 ports de l'axe Seine (HAROPA) ont décidé de reporter les dates de paiement des redevances domaniales, pour les échéances comprises entre le 1^{er} mars et le 30 juin, au 10 juillet 2020 ; le port de La Rochelle s'est engagé dans une démarche similaire ; le GPM Nantes-Saint Nazaire (demande des manutentionnaires le 27 mars) a annoncé qu'il étudierait les demandes au cas par cas ; à Dunkerque (demande des manutentionnaires en date du 09 avril par courrier), Bordeaux (demande en cours) et Marseille (demande en date du 06 avril, pas de réponse), aucune décision de report n'a été prise. En application du code des transports, la décision de report des redevances domaniales et des droits de ports relève au premier chef des directeurs de ports et la DGITM ne souhaite pas, à ce jour, transmettre une instruction nationale. Elle recommande des accords de place portuaire au cas par cas. L'article 20 de l'ordonnance n° 2020-460 du 22 avril 2020 apporte une première réponse, qui doit cependant être confortée et amplifiée ;
- **paiement immédiat des indemnités d'assurance** pour des sinistres préexistants ;
- **extension du dispositif d'exonération de charges patronales** (ENIM et URSSAF) prévues par la loi pour l'économie bleue aux entreprises de **pilotage, remorquage** et **lamanage** dans les ports. Du fait de leurs

obligations de service public et de sécurité, ces entreprises subissent la crise de plein fouet. Une extension limitée dans le temps (6 à 8 mois par exemple) devrait être envisagée pour ces entreprises, même si elles ne sont pas exposées à la concurrence internationale, ce qui avait justifié la mise en place de l'exonération pour les compagnies maritimes. Selon Armateurs de France, cette mesure portant sur les trois services listés représenterait un coût limité de 2,5 M€ par mois pour les finances publiques ;

- prise en compte dans les contrats d'**assurance** des pertes financières résultant d'une immobilisation des navires face au risque sanitaire et à la pandémie dans la catégorie des **risques de guerre** et intervention de la caisse centrale de réassurance de l'État (CCR). Armateurs de France demande que la CCR contre-garantisse le groupement d'intérêt économique (GIE) GAREX. La commission appelle les entreprises et compagnies à signaler toute situation de blocage dans les relations avec les assureurs auprès de l'État ;
- **moratoire de 18 mois pour le remboursement des dettes et des intérêts.** Cette mesure permettrait de donner aux professionnels une visibilité nécessaire sur la période qui s'annonce et d'envisager le recours à d'autres dispositifs complémentaires. Un moratoire de 6 mois aurait été annoncé par la fédération bancaire de France, il convient en premier lieu de s'assurer de la réalité de cet engagement et d'ajuster la période visée. A ce jour, il n'y aurait pas eu d'engagements écrits et les périodes de report proposées demeurent insuffisantes ;
- **prolongation du prêt garanti par l'État (PGE) jusqu'à l'été 2021, un élargissement** des dépenses éligibles et un **assouplissement** des conditions (maturité sur trois, quatre ou cinq ans. Un rehaussement de 15 à 30 millions d'euros du plafond du prêt « Atout » de la Banque publique d'investissement (BPI) est également demandé ;

- meilleure prise en compte des spécificités du secteur maritime pour les mesures de **chômage partiel**. Les articles 8 et 9 de l'ordonnance n° 2020-460 précitée peuvent constituer une opportunité.

Enfin, dans un contexte de concurrence intense au sein de l'Union européenne, **la commission considère que l'État doit aller plus loin sur la question des exonérations de charge des marins et armateurs pour atteindre un véritable « netwage »** comme au Danemark, en Allemagne ou en Italie. Les cotisations des marins et les contributions des armateurs font l'objet d'une exonération totale ou partielle des contributions patronales d'assurance vieillesse et d'assurance maladie versées à l'ENIM. Les autres cotisations salariales et patronales de sécurité sociale, la CSG, la CRDS, la contribution solidarité autonomie (CSA), la contribution au FNAL, la contribution de versement transport, les cotisations salariales et patronales de retraite complémentaire et les cotisations salariales et patronales d'assurance chômage (hors cas des entreprises d'armement maritime) restent dues. Les exonérations de charges patronales existent dans tous les pays européens, avec des intensités variables. En complément, certains pays appliquent des exonérations de charges salariales ainsi que le remboursement à l'armateur de l'impôt sur le revenu versé par les marins. À ce jour la France n'utilise pas l'ensemble des leviers sociaux et fiscaux permis par le régime des aides d'État et nous perdons en compétitivité.

b) *Dès à présent, anticiper le déconfinement : l'enjeu du transport de passagers*

La date du **11 mai** annoncée par le Président de la République se rapproche et il convient dès à présent de penser les conditions et modalités de la reprise d'activité pour le transport de passagers : il y a urgence car la saison estivale approche. Si rien n'est fait, les conséquences seront désastreuses pour la viabilité des compagnies, pour l'entretien et la sécurité des navires, pour le tourisme national et bien sûr pour les collectivités organisatrices de la mobilité. Pour les liaisons assurées avec des délégations de service public (DSP)

classiques, il est indispensable que les AOM et les compagnies se rapprochent dès maintenant et travaillent avec Jean Castex pour bâtir une **organisation robuste**, permettant de respecter les gestes barrières tout en assurant un minimum de liaisons. Le besoin de visibilité des opérateurs économiques est grand et il est nécessaire de bien associer le monde maritime à la stratégie de déconfinement.

Pour une reprise des liaisons passagers en phase de déconfinement progressif, plusieurs pistes doivent être étudiées :

- la réduction du nombre de places par navire pour assurer le respect des gestes barrières ;
- l'augmentation modérée du prix des billets ;
- des subventions d'exploitation aux opérateurs ;
- sans oublier, là encore, un soutien du secteur des assurances pour les pertes d'exploitation.

S'agissant des autres activités maritimes, notamment la manutention, celles répondant à la qualification de **services essentiels n'auront pas de mal à aborder cette période**. Des interrogations demeurent sur les obligations de port du masque, qui devront être accompagnées d'un soutien logistique par l'État.

c) *Ensuite, définir un plan de relance ambitieux pour l'après Covid-19 au service de la transition écologique et de la souveraineté française*

L'assouplissement temporaire du cadre des aides d'État décidé par la Commission européenne le 19 mars et modifié le 3 avril dernier offre de nombreuses possibilités aux États membres pour soutenir les entreprises des secteurs sévèrement touchés par la crise actuelle. D'ailleurs, la commission rappelle qu'Armateurs de France a demandé la **mise en œuvre d'un « plan Marshall »**⁸ pour soutenir la trésorerie des compagnies maritimes, en particulier celles transportant des passagers, et accompagner la réorganisation des flux de marchandises en

⁸ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/coronavirus-les-armateurs-francais-demandent-un-plan-marshall-pour-sauver-le-transport-maritime-1192943>.

phase post-crise. Dans ce cadre, la commission souhaite que soient mis à l'étude dès que possible deux types de dispositifs :

- un **plan de relance « tourisme »**, qui inclurait un volet dédié aux croisières maritimes et aux liaisons classiques de passagers, notamment les passages d'eau. Les soutiens devraient bénéficier aux entreprises et aux AOM ;
- un **plan de relance « portuaire et maritime »**, qui pourrait s'intégrer dans le cadre de la stratégie nationale portuaire promise par le Gouvernement depuis deux ans. Sur ce sujet, la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports fera des propositions.

Une autre piste paraît particulièrement intéressante à examiner : la possibilité de **réserver aux armements français une part du transport de fret à destination de la France** (10 % par exemple) pour marquer la priorité stratégique de l'État à l'égard de la souveraineté maritime et en matière d'approvisionnement. Ce dispositif existe par exemple depuis 1992 pour les

approvisionnements énergétiques et a été conforté en 2015 et 2016 : depuis le 1^{er} juillet 2017, la capacité de transport de produits pétroliers doit comprendre une part assurée par des navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd dans des proportions fixées par le décret n° 2016-1927 du 28 décembre 2016 (arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé de la marine marchande, dans la limite minimale de 10 % et maximale de 35 % de la capacité minimale de transport de produits requise) . **La crise actuelle invite l'État à définir ses priorités et à concilier l'économie de marché et les objectifs de soutien au pavillon français et d'indépendance stratégique.** À ce jour, plus de **40 % des conteneurs à destination de la France passent par des ports étrangers, en particulier Anvers et Rotterdam.** Cette situation n'est pas satisfaisante au regard de la densité du maillage portuaire et de la qualité des entreprises et services logistico-portuaires français.



M. Hervé Maurey
Président de la commission
Union centriste - Eure



M. Michel Vaspart
Référént affaires portuaires et maritimes
Les Républicains – Côtes d'Armor

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable - Téléphone : 01.42.34.23.20

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

Page dédiée au suivi de la crise Covid-19 - [Cliquer ici](#)