

N° 723

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2019-2020

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 septembre 2020

PROPOSITION DE LOI

*relative à la **gouvernance** et à la **performance des ports maritimes français**,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Michel VASPART, Hervé MAUREY, Bruno RETAILLEAU, Philippe BAS, Mme Sophie PRIMAS, MM. Jean BIZET, Olivier PACCAUD, Mmes Laure DARCOS, Christine LAVARDE, M. Jérôme BASCHER, Mme Catherine DEROCHE, MM. Christophe PRIOU, Marc-Philippe DAUBRESSE, Stéphane CARDENES, Ronan LE GLEUT, Mmes Pascale GRUNY, Frédérique PUISSAT, MM. Louis-Jean de NICOLAÏ, Alain HOUPERT, Pierre MÉDEVIELLE, Mme Corinne IMBERT, MM. Jean-François LONGEOT, Édouard COURTIAL, René-Paul SAVARY, Gilbert BOUCHET, Mmes Nadia SOLLOGOUB, Isabelle RAIMOND-PAVERO, Marie MERCIER, Jocelyne GUIDEZ, M. Jean-Raymond HUGONET, Mme Florence LASSARADE, MM. Pierre CHARON, Dominique de LEGGE, Mme Jacky DEROMEDI, M. Pascal MARTIN, Mmes Catherine DI FOLCO, Marie-Thérèse BRUGUIÈRE, MM. Stéphane PIEDNOIR, Guillaume CHEVROLLIER, Bruno SIDO, Mmes Catherine DUMAS, Françoise RAMOND, MM. Michel RAISON, Cédric PERRIN, Mme Claudine THOMAS, MM. Rémy POINTEREAU, Philippe BONNECARRÈRE, Jean-François RAPIN, Henri LEROY, Jean Pierre VOGEL, Laurent DUPLOMB, Alain MILON, Patrick CHAIZE, Bernard FOURNIER, Jean-Jacques PANUNZI, Mme Muriel JOURDA, M. Damien REGNARD, Mme Sonia de la PROVÔTÉ, MM. Alain CHATILLON, Serge BABARY, Mmes Élisabeth LAMURE, Agnès CANAYER, M. Jean-François HUSSON, Mme Annick BILLON, M. Vincent SEGOUIN et Mme Évelyne PERROT,

Sénateurs

(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le développement rapide des infrastructures de transport de fret entre l'Asie et l'Europe et la crise sanitaire que nous traversons illustrent une nouvelle fois le caractère stratégique des ports maritimes et des zones logistico-industrielles pour l'approvisionnement de la Nation en biens essentiels et le développement économique de nos territoires. La valeur ajoutée totale associée au fonctionnement du système portuaire français dépasserait ainsi les 15 milliards d'euros et l'activité portuaire représenterait environ 180 000 emplois directs et plus de 350 000 emplois directs et indirects. L'avenir de nos ports et de leur arrière-pays (*hinterland*) est donc intrinsèquement lié à la croissance économique, au commerce et à l'aménagement des territoires.

En dépit des réformes successives dont le secteur portuaire a fait l'objet au cours des trente dernières années, les performances de nos ports maritimes demeurent décevantes au regard des atouts maritimes dont dispose la France. Si les évolutions portant sur l'organisation de la manutention ont permis aux grands ports maritimes (GPM) - établissements publics relevant de l'État, qui traitent plus de 80 % du trafic de marchandises à destination ou en provenance de notre pays – de renforcer leur compétitivité, d'améliorer leur situation financière et si certains indicateurs sont encourageants, les trafics portuaires n'ont pas renoué avec le positionnement qui était le leur avant la crise de 2008. Au total, le retard pris par la France représenterait de 30 000 à 70 000 emplois perdus sur la filière des conteneurs et, en 2020, plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent encore par des ports étrangers.

Dans le même temps, nos concurrents européens et internationaux, à l'image de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne ou encore de la Chine, ont amélioré leurs parts de marché et s'organisent pour tirer le meilleur parti des échanges mondiaux.

Comment en sommes-nous arrivés là ? Cette situation résulte de facteurs exogènes, comme la désindustrialisation, plus forte en France que

dans d'autres pays européens, les restructurations affectant le secteur pétrolier et la conjoncture économique globale. Elle s'explique également par l'insuffisance voire l'absence de vision stratégique à long terme de l'État sur l'avenir de nos ports maritimes et par un manque de coordination entre les différentes places portuaires relevant de l'État et des collectivités territoriales.

À cet égard, depuis l'annonce d'une « nouvelle stratégie nationale portuaire » par le Premier ministre aux Assises de la mer en 2017 et en dépit de nombreuses consultations menées par le ministère des transports avec les acteurs du secteur, aucun document n'a été produit publiquement à ce jour. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable avait d'ailleurs appelé le Gouvernement à présenter sa stratégie sans plus attendre dès février 2019¹.

Enfin, nos ports souffrent du sous-investissement chronique dans les réseaux de desserte fluviaux et ferroviaires, pourtant nécessaires à la fluidité du transport de marchandises et à la performance de notre chaîne logistique. Plus de 80 % des pré- et post-acheminements portuaires reposent encore sur le mode routier (hors oléoducs) quand 50 % du fret conteneurisé du port d'Hambourg est acheminé par voie ferroviaire ou fluviale. Pourtant, la massification des acheminements portuaires présente de nombreux avantages, notamment d'un point de vue capacitaire (un train permettant de remplacer 45 poids lourds, et une barge 125) et écologique (le transport fluvial en Île-de-France permet d'éviter d'émettre 200 000 tonnes de CO₂ chaque année).

Si la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) fixe une trajectoire ambitieuse pour les investissements de l'État dans les infrastructures et les systèmes de transport – avec une augmentation de 40 % de l'investissement de l'État sur la période 2019-2023 par rapport à la période 2014-2018 et 2,3 milliards d'euros prévus sur 10 ans pour renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises – elle apparaît insuffisante pour améliorer significativement la desserte des ports maritimes français, d'autant plus que ce montant global ne concerne pas uniquement la desserte des ports. Au-delà de la seule question de la desserte des ports maritimes, les investissements dans les infrastructures portuaires représentent à l'heure actuelle moins de 3 % des investissements de l'État dans les infrastructures de transports et les dépenses de l'Agence de financement des

¹ *La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie*. Rapport d'information n° 312 (2018-2019) de MM. Hervé Maurey et Michel Vaspert, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, 13 février 2019.

infrastructures de transport de France consacrées au secteur portuaire ne représentent que 1,25 % du budget total de l'Agence.

Les ports français, spécifiquement les GPM, se situent donc à la croisée des chemins et subissent un « effet ciseau » entre la hausse de leurs charges, notamment non-commerciales et fiscales, et la baisse des trafics d'hydrocarbures, qui s'additionnent au retard pris sur le segment des conteneurs. En outre, les grèves liées au projet de réforme des retraites et l'épidémie de Covid-19 ont durement éprouvé les GPM, avec de fortes baisses de trafics qui se traduisent par d'importantes pertes économiques, dont l'étendue n'est pas connue à ce jour.

Parmi les difficultés structurelles de nos ports maritimes figurent également les coûts directs et indirects du passage portuaire en France : le rapport de la mission IGF-CGEDD de novembre 2018 sur *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes* relève à cet égard que nos ports maritimes pâtissent de coûts du passage portuaire – constitués pour 10 % des droits de ports et pour 90 % des services portuaires – plus élevés que leurs principaux concurrents et d'une image de fiabilité encore écornée.

Pourtant, les potentialités de croissance et de créations d'emplois liées au fonctionnement des ports maritimes sont importantes, y compris à court/moyen terme : 1 000 conteneurs manutentionnés par les ports français créent 1 emploi portuaire, 6 emplois pour le *dispatching* de la marchandise et 3 à 4 emplois dans le secteur du transport. En outre, selon la mission IGF-GCEDD susmentionnée, entre 700 000 et un 1 million de conteneurs (équivalents vingt pieds) à destination ou en provenance de la France pourraient être reconquis par les ports français, soit une hausse de 10 % de leur part de marché sur le trafic de conteneurs à destination ou en provenance de la France, associée à des gains de plus d'un milliard d'euros de valeur ajoutée et la création de 25 000 emplois directs et indirects.

En ce qui concerne la gouvernance interne des GPM, les acteurs privés et les collectivités territoriales sont insuffisamment associés aux décisions alors qu'ils participent au financement, au fonctionnement et au rayonnement des places portuaires. Si une remise en cause de la réforme de 2008 n'est pas souhaitable pour préserver certains acquis, des ajustements pragmatiques doivent être apportés.

Face à ce constat et au regard des mutations économiques, écologiques et technologiques qui affectent notre économie et le secteur industrialo-portuaire, il est temps de fixer des ambitions fortes et des moyens adaptés pour nos ports, afin de leur donner un nouvel élan.

La présente proposition de loi et son rapport annexé constituent la traduction législative des travaux de la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes, dont le rapport « **“Réarmer” nos ports dans la compétition internationale** »² a été adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 1^{er} juillet 2020.

Mise en place en novembre 2019, cette mission, présidée par Martine FILLEUL et dont le rapporteur était Michel VASPART, comprenait douze membres³. Elle a mené un travail d'investigation approfondi, organisant une trentaine d'auditions et une dizaine de déplacements, et s'est intéressée en particulier aux GPM relevant de l'État. Le rapport d'information issu de ses travaux formule dix propositions, assorties de quatre recommandations de court terme.

La présente proposition de loi vise dès lors à créer un cadre propice à la reconquête de parts de marché pour nos ports maritimes, en particulier les GPM relevant de l'État, tête de pont et premières portes d'entrée du commerce extérieur français.

Le **chapitre I^{er}** de la proposition de loi comporte plusieurs dispositions destinées à moderniser et améliorer la gouvernance des ports français.

L'**article 1^{er}** tend à instituer une stratégie nationale portuaire et acte la création d'un Conseil national portuaire et logistique, chargé notamment du suivi de cette stratégie, au sein du code des transports.

L'**article 2** vise à modifier la composition et le fonctionnement des conseils de surveillance des grands ports maritimes afin d'y associer davantage les acteurs économiques locaux et les collectivités territoriales.

L'**article 3** prévoit de modifier la procédure de nomination et de révocation des directeurs généraux des grands ports maritimes, de généraliser l'établissement de lettres de mission à leur intention et de renforcer l'incitation à la performance dans le cadre de leurs rémunérations.

L'**article 4** tend à renforcer les pouvoirs des conseils de développement des grands ports maritimes.

² Rapport d'information n° 580 (2019-2020) tomes I et II, de M. Michel Vaspert, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, 1^{er} juillet 2020.

³ Mme Martine Filleul, *présidente* ; M. Michel Vaspert, *rapporteur* ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Jean-Pierre Corbisez, Hervé Gillé, Jordi Ginesta, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Pascal Martin, Mme Évelyne Perrot, M. Christophe Priou.

L'**article 5** modifie le fonctionnement des conseils de coordination interportuaire.

L'**article 6** ouvre la possibilité d'une décentralisation des grands ports maritimes aux régions qui en feraient la demande.

Dans l'objectif de renforcer l'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes, le **chapitre II** comporte plusieurs dispositions relatives à l'exploitation des GPM.

L'**article 7** tend notamment à instituer un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance (COP) entre chaque grand port maritime, l'État et les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, à clarifier le champ des dépenses non-commerciales des grands ports maritimes, prises en charge par l'État, et à créer des chartes villes-ports pour inciter les grands ports maritimes à formaliser, avec les collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans la circonscription du port, des projets communs dans les domaines de l'aménagement, de la recherche, du développement économique et de la transition écologique.

L'**article 8** tend à garantir un haut niveau de qualité et de disponibilité des services portuaires, en particulier le remorquage, et à favoriser une dynamique concurrentielle dans ce secteur pour soutenir la diminution des coûts du passage portuaire.

Le **chapitre III** rassemble des dispositions visant à renforcer l'information du Parlement sur la politique portuaire nationale.

Les **articles 9 à 12** comportent des demandes de rapport du Gouvernement au Parlement sur quatre sujets d'intérêt majeur : l'assujettissement des GPM à la taxe foncière, les leviers permettant de dynamiser l'attractivité des zones industrialo-portuaires, la progression de la stratégie des « nouvelles routes de la soie » de la République populaire de Chine et enfin les conséquences économiques et sociales de l'éventuelle extension de la convention collective nationale unifiée ports et manutention aux ports intérieurs, dans le contexte de l'intégration des ports de l'axe Seine (Le Havre-Rouen-Paris), déjà rapprochés au sein du GIE HAROPA, qui deviendra un établissement public de l'État en application de l'article 130 de la LOM.

Dans la perspective d'accroître les moyens de nos ports maritimes et de soutenir le verdissement du transport de marchandises, le **chapitre IV** est consacré à la massification des acheminements portuaires.

L'**article 13** propose d'élever la trajectoire d'investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport entre 2021 et 2027 fixée par la LOM.

Par cohérence, l'**article 14** procède aux ajustements nécessaires dans le rapport annexé à la LOM et précise que les moyens supplémentaires sont destinés au cinquième programme d'investissements prioritaires, dédié au renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises.

L'**article 15** vise à prolonger jusqu'en 2025 le dispositif de suramortissement fiscal institué par la loi de finances pour 2019 pour les investissements concourant au verdissement du transport maritime et des infrastructures portuaires.

Le **chapitre V** de la proposition de loi regroupe les dispositions finales.

L'**article 16** traite des conséquences financières pour l'État de la proposition de loi.

L'**article 17** renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les modalités d'application de cette proposition de loi.

Enfin, le **rapport annexé** à la présente proposition de loi détermine les moyens nécessaires au renforcement de la compétitivité des ports français et des modes massifiés de transport de marchandises. Il appelle l'État à saisir l'opportunité de la relance économique post-crise du Covid-19 pour déployer un plan de soutien de 150 millions d'euros par an sur 5 ans pour les ports, associé à un doublement des moyens consacrés par la LOM au report modal vers les transports massifiés de fret (ferroviaire, fluvial) pour atteindre près de 5 milliards d'euros sur 10 ans afin de renforcer la desserte de nos ports. Ces deux programmes doivent permettre de consolider la situation financière des ports français, d'accompagner la transition écologique de notre économie et de favoriser des relocalisations industrielles, afin de soutenir les trafics portuaires. En complément, l'État devra augmenter sa prise en charge des dépenses non commerciales des GPM dans une logique d'incitation à la performance, afin de les doter de marges de manœuvre. Enfin, le rapport annexé prévoit un triplement du soutien de l'État au transport combiné, pour atteindre près de 80 millions d'euros annuels dès 2021. Cette augmentation est conçue pour bénéficier en priorité aux trajets intérieurs.

Proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français

CHAPITRE I^{ER}

Moderniser et améliorer la gouvernance des ports français

Article 1^{er}

- ① I. – Le chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après la section 1, est insérée une section 1 *bis* A ainsi rédigée :
- ③ « Section 1 bis A
- ④ « *Le Conseil national portuaire et logistique*
- ⑤ « Art. L. 1212-2. – Le Conseil national portuaire et logistique est composé de représentants de l'État, des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1, du monde économique, du personnel des ports mentionnés aux mêmes 1° à 3° et des ouvriers dockers mentionnés à l'article L. 5343-1. Il comprend parmi ses membres deux députés et deux sénateurs. Il est renouvelé tous les trois ans.
- ⑥ « Le conseil a pour mission, en tenant compte des particularités, des atouts et des besoins de chaque territoire :
- ⑦ « 1° D'assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 ;
- ⑧ « 2° De conseiller et soutenir les ports maritimes mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 5311-1 dans la définition et la mise en œuvre de leurs projets, notamment en faveur de la transition écologique ;
- ⑨ « 3° De centraliser, mettre à disposition et partager les informations relatives aux projets en matière de développement portuaire et d'infrastructures de transports dont il a connaissance ;
- ⑩ « 4° De favoriser la mutualisation des moyens d'expertise et de services entre les ports maritimes mentionnés aux mêmes 1° et 2° ;
- ⑪ « 5° De recenser les distorsions de concurrence constatées dans l'accès aux services portuaires et aux infrastructures portuaires ;

- ⑫ « 6° De surveiller l'évolution des coûts du passage portuaire dans les ports maritimes mentionnés auxdits 1° et 2° et de la compétitivité de la chaîne logistique nationale ;
- ⑬ « 7° Pour le secteur portuaire, évaluer l'utilisation des fonds européens structurels et d'investissement et assister le Gouvernement dans sa mission de définition, de mise en œuvre et de suivi des politiques nationales et européennes ;
- ⑭ « 8° Mettre en œuvre toutes autres actions qui lui sont confiées par l'État et les collectivités territoriales en relation avec sa mission.
- ⑮ « Il peut solliciter pour ses travaux le concours de toute personne pouvant éclairer ses débats.
- ⑯ « Il remet chaque année au Président de la République et au Parlement un rapport rendant compte de l'exécution de ses travaux. Le compte rendu des débats et les contributions personnelles de ses membres peuvent être joints au rapport.
- ⑰ « *Art. L. 1212-2-1.* – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;
- ⑱ 2° Après la section 1 *bis*, est insérée une section 1 *ter* A ainsi rédigée :
- ⑲ « *Section 1 ter A*
- ⑳ « ***Stratégie nationale portuaire***
- ㉑ « *Art. L. 1212-3-3-1.* – La stratégie nationale portuaire fixe les orientations à long terme de l'État et les modalités de son action pour le développement et la promotion des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 ainsi que pour l'amélioration des dessertes intermodales de ces ports et de la fluidité de la chaîne logistique, dans un objectif d'aménagement des territoires, de développement économique et de transition écologique.
- ㉒ « Elle détermine les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre de programmes d'investissements pluriannuels. Elle accorde une priorité au développement des infrastructures de transports de marchandises nécessaires pour la desserte des places portuaires mentionnées au premier alinéa du présent article.

- ②③ « Les ports concernés, les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination interportuaire mentionné à l'article L. 5312-12, des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables sont associés à son élaboration.
- ②④ « *Art. L. 1212-3-3-2.* – La stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 est actualisée et présentée au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. »
- ②⑤ II. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *h* ainsi rédigé :
- ②⑥ « *h)* La stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 du code des transports. »
- ②⑦ III. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi et au plus tard le 1^{er} janvier 2022. Les ministres chargés de la mer, des ports maritimes, de l'économie et du budget définissent par convention les modalités de mise en place du conseil national portuaire et logistique.
- ②⑧ IV. – Le II entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de cette même date.

Article 2

- ① I. – La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 5312-7 est ainsi modifié :
- ③ *a)* Le 1° est ainsi rédigé :
- ④ « 1° Le préfet de la région du siège du port ou son suppléant, qu'il désigne à titre permanent ; »
- ⑤ *b)* Le 4° est ainsi rédigé :
- ⑥ « 4° Une à trois personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, après avis du président du conseil régional, selon qu'il s'agit d'un grand port maritime d'importance nationale ou d'importance européenne et internationale, dont la distinction est précisée par voie réglementaire ; »

- ⑦ c) Après le même 4°, sont insérés des 5° et 6° ainsi rédigés :
- ⑧ « 5° Le président du conseil de développement mentionné à l'article L. 5312-11 ;
- ⑨ « 6° Le président de l'union maritime et portuaire locale. » ;
- ⑩ d) La première phrase du dernier alinéa est complétée par les mots : « parmi les membres représentant les collectivités territoriales » ;
- ⑪ 2° L'article L. 5312-8 est ainsi modifié :
- ⑫ a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑬ « Il détermine dans son règlement intérieur ses méthodes de travail et les modalités de prévention des conflits d'intérêts. » ;
- ⑭ b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ce rapport porte, le cas échéant, sur la mise en œuvre de l'article L. 5312-14-1 par le directoire. » ;
- ⑮ 3° La seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 5312-8-1 est supprimée.
- ⑯ II. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi et au plus tard le 1^{er} janvier 2022.

Article 3

- ① L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « décret », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « sur proposition du conseil de surveillance, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port. » ;
- ③ 2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Pour l'application du deuxième alinéa, le conseil de surveillance constitue en son sein un comité de sélection. » ;
- ⑤ 3° Le troisième alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Sa rémunération comporte une part variable significative, liée aux résultats obtenus dans l'exercice de ses fonctions par rapport aux objectifs qui lui sont assignés chaque année par une lettre de mission du ministre chargé des ports maritimes. La part variable de sa rémunération est définie par voie réglementaire. » ;

- ⑥ 4° Après le même troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Le conseil de surveillance peut demander à l'autorité compétente de l'État la révocation du président du directoire après un vote à bulletin secret. »

Article 4

La première phrase du cinquième alinéa de l'article L. 5312-11 du code des transports est ainsi rédigée : « Le conseil de développement rend un avis conforme sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 5312-13 et des avis sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. »

Article 5

- ① L'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il doit être compatible avec la stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1. » ;
- ③ 2° Après le mot : « coordination », la fin du troisième alinéa est ainsi rédigée : « sont, à leur demande, associés à ses travaux. »

Article 6

- ① I. – La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article L. 5311-1 du code des transports peuvent être transférés, au plus tard au 1^{er} janvier 2025 et dans les conditions fixées au présent article, aux régions dans le ressort géographique desquelles sont situées ces infrastructures.
- ② L'établissement public créé en application de l'article L. 5312-1 du même code communique, avant le 1^{er} novembre 2023, au conseil régional qui en a formulé la demande, toutes les informations permettant le transfert du port en connaissance de cause.
- ③ La région peut demander jusqu'au 31 mars 2024 à exercer les compétences mentionnées au premier alinéa du présent I pour chacun des ports situés dans son ressort géographique. La demande est adressée au représentant de l'État dans la région.
- ④ Le représentant de l'État transmet cette demande au conseil de développement du grand port maritime concerné qui dispose de trois mois pour émettre un avis sur la demande de transfert.

- ⑤ II. – Pour chaque port transféré, un diagnostic de l'état du port, les modalités de transfert et la date d'entrée en vigueur du transfert sont fixés par une convention conclue entre l'État et la région au moins un mois avant cette date.
- ⑥ L'établissement public créé en application de l'article L. 5312-1 du code des transports est dissous à la date du transfert. Les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice des missions du port sont transférés à la région. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucuns droits, taxe, salaire ou honoraires. La région succède à l'établissement public dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard des tiers.
- ⑦ Les dépendances du port qui appartiennent au domaine public de l'État sont transférées à titre gratuit à la région et ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.
- ⑧ L'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer. Pour l'exécution de ces travaux, il supporte dans les mêmes conditions les dépenses relatives aux engins de dragage, qui comportent les dépenses d'acquisition, d'entretien, de grosses réparations, d'amélioration et de renouvellement du matériel affecté à ces opérations.
- ⑨ III. – Les articles L. 5312-2 à L. 5312-5 et la section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports sont applicables aux grands ports maritimes transférés aux régions. Lorsqu'un grand port maritime fait l'objet d'un transfert à une région, les règles relatives à son organisation sont fixées par le conseil régional concerné, après avis du représentant de l'État dans la région.
- ⑩ IV. – Les conventions de terminal portant sur les ports maritimes faisant l'objet des transferts prévus au présent article et venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'au 31 décembre 2024.
- ⑪ V. – Le premier alinéa de l'article L. 5314-1 du code des transports est complété par les mots : « ainsi que, le cas échéant, les grands ports maritimes qui lui sont transférés en application de la loi n° du relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français ».

CHAPITRE II

Renforcer l'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes

Article 7

- ① I. – La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 5312-13 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Par dérogation au dernier alinéa du II de l'article L. 163-1 du code de l'environnement, la mise en œuvre de mesures de compensation rendues nécessaires par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage doit être compatible avec le développement futur des infrastructures portuaires du grand port maritime, précisé dans le cadre de son projet stratégique. » ;
- ④ 2° Après le même article L. 5312-13, sont insérés des articles L. 5312-13-1 et L. 5312-13-2 ainsi rédigés :
- ⑤ « *Art. L. 5312-13-1.* – Le grand port maritime conclut un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance avec l'État et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a notamment pour objet de :
- ⑥ « 1° Préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs et les programmes d'investissement associés ;
- ⑦ « 2° Préciser les orientations de la politique de dividendes versés à l'État par le grand port maritime, afin d'assurer une visibilité financière pluriannuelle à l'établissement ;
- ⑧ « 3° Déterminer une trajectoire de maîtrise des dépenses non commerciales du grand port maritime, prises en charge par l'État dans les conditions fixées à l'article L. 5312-13-2.
- ⑨ « *Art. 5312-13-2.* – L'État prend en charge une part substantielle des dépenses non commerciales des grands ports maritimes selon une trajectoire déterminée par le contrat mentionné à l'article L. 5312-13-1 et dans un objectif de maîtrise de leur évolution et d'incitation à la performance.

- ⑩ « Ces dépenses comprennent les dépenses de dragage, d'exploitation et d'entretien des écluses d'accès et des chéneaux d'accès maritimes, la construction, l'extension et le renouvellement des ouvrages de protection contre la mer, les frais de fonctionnement de la capitainerie, la sûreté et la sécurité portuaire, la gestion environnementale du domaine des grands ports maritimes ainsi que l'entretien opérationnel du domaine naturel terrestre.
- ⑪ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil national mentionné à l'article L. 1212-1-1, fixe les conditions d'application du présent article et précise la liste des dépenses mentionnées au premier alinéa du présent article. » ;
- ⑫ 3° Après l'article L. 5312-14, il est inséré un article L. 5312-14-1 A ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 5312-14-1 A.* – Les grands ports maritimes concluent avec les communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans leur circonscription administrative une charte formalisant leurs projets communs dans les domaines de l'aménagement, de la recherche, du développement économique et de la transition écologique. »
- ⑭ II. – Le 2° et le 3° du I entrent en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi et au plus tard le 1^{er} janvier 2022.

Article 8

- ① Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début, il est ajouté un chapitre préliminaire ainsi rédigé :
- ③ « *CHAPITRE PRÉLIMINAIRE*
- ④ « *Principes généraux*
- ⑤ « *Art. L. 5341-1 A.* – Afin de garantir un niveau élevé de qualité de service, l'autorité portuaire au sens de l'article L. 5331-5 peut exiger que les prestataires des services portuaires régis par le chapitre I^{er} et la section 1 du chapitre II du présent titre respectent des exigences minimales pour la fourniture de services portuaires et des obligations de service public au sens des articles 4 et 7 du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports. » ;

- ⑥ 2° L'article L. 5342-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑦ « La durée de l'agrément délivré par l'autorité portuaire pour l'exercice du remorquage dans les grands ports maritimes mentionnées au 1° de l'article L. 5311-1 ne peut excéder quatre ans.
- ⑧ « Dans les grands ports maritimes mentionnés au même 1°, en vue d'assurer un haut niveau de qualité de service et de garantir la continuité du service, les prestataires des opérations mentionnées au premier alinéa du présent article respectent les exigences minimales fixées par l'autorité portuaire en application de l'article 4 du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports en ce qui concerne la disponibilité du service concerné, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année, pour tous les utilisateurs. » ;
- ⑨ 3° La section 2 du chapitre IV est complétée par un article L. 5344-9 ainsi rédigé :
- ⑩ « *Art. L. 5344-9.* – Le non-respect des exigences minimales fixées par l'autorité portuaire en application des dispositions de l'article L. 5342-1 est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État. »

CHAPITRE III

Renforcer l'information du Parlement sur la politique portuaire nationale

Article 9

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant le coût financier, pour chaque grand port maritime, de l'assujettissement de tout ou partie de leur domaine à la taxe foncière sur les propriétés bâties et à la taxe foncière sur les propriétés non bâties, des conséquences pour leurs amodiataires et proposant une modalité particulière pour l'évaluation de leur valeur locative. Ce rapport proposera plusieurs tarifs pour les éléments concernés du domaine des grands ports maritimes.

Article 10

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les leviers permettant de dynamiser l'attractivité des zones industrialo-portuaires, présentant les avantages et les inconvénients de la création de zones franches douanières dans la circonscription des grands ports maritimes ou à proximité de celle-ci et présentant les éventuelles conséquences, pour le transport de marchandises à destination ou en provenance de la France, de la création de zones franches au Royaume-Uni.

Article 11

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur les conséquences économiques et sociales de l'extension de la convention collective nationale unifiée ports et manutention aux ports intérieurs.

Article 12

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la progression de la stratégie des nouvelles routes de la soie de la République populaire de Chine, qui précise notamment l'état des participations détenues par des entreprises publiques chinoises dans le secteur maritime et portuaire français, ainsi que les conséquences de ce programme sur l'organisation des chaînes logistiques.

CHAPITRE IV

Accroître les moyens de nos ports maritimes et soutenir le verdissement du transport de marchandises

Article 13

- ① L'article 2 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° La seconde ligne du tableau constituant le deuxième alinéa est ainsi modifiée :
- ③ a) À la quatrième colonne, le chiffre : « 2 687 » est remplacé par le chiffre : « 2 975 » ;

- ④ b) À l'avant-dernière colonne, le chiffre : « 2 580 » est remplacé par le chiffre : « 2 868 » ;
- ⑤ c) À la dernière colonne, le chiffre : « 2 780 » est remplacé par le chiffre : « 3 068 » ;
- ⑥ 2° Au dernier alinéa, le chiffre : « 14,3 » est remplacé par le chiffre : « 15,7 ».

Article 14

- ① I. – Le rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° Au quatrième alinéa du I, le chiffre : « 13,7 » est remplacé par le chiffre : « 14,6 » ;
- ③ 2° La deuxième ligne du tableau constituant le cinquième alinéa du I est ainsi modifiée :
- ④ a) À la quatrième colonne, le chiffre : « 2 687 » est remplacé par le chiffre : « 2 975 » ;
- ⑤ b) À l'avant-dernière colonne, le chiffre : « 2 580 » est remplacé par le chiffre : « 2 868 » ;
- ⑥ c) À la dernière colonne, le chiffre : « 2 780 » est remplacé par le chiffre : « 3 068 » ;
- ⑦ 3° Au sixième alinéa du I, le chiffre : « 14,3 » est remplacé par le chiffre : « 15,7 » ;
- ⑧ 4° Le quarante-sixième alinéa du II est ainsi modifié :
- ⑨ a) Le chiffre : « 1 » est remplacé par le chiffre : « 2 » ;
- ⑩ b) Le chiffre : « 2,3 » est remplacé par le chiffre : « 4,6 ».
- ⑪ II. – Sont approuvés les moyens consacrés au renforcement de la compétitivité des ports français figurant dans le rapport annexé à la présente loi.

Article 15

À la fin des 1° et 2°, aux premier et dernier alinéas du 3° et au 4° du I et à la première phrase du premier alinéa du III de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, la date : « 2022 » est remplacée par la date : « 2025 ».

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 16

Les conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 17

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de la présente loi.

RAPPORT ANNEXÉ

① Le présent rapport annexé à la loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français s'inscrit dans le prolongement du rapport annexé à la loi d'orientation des mobilités, et en particulier de son cinquième programme d'investissement qui vise à renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises. Il précise, pour la période 2021 à 2027, les priorités et les moyens à mettre en œuvre dans l'objectif de renforcer la compétitivité des ports maritimes français, en cohérence avec la programmation financière prévue au chapitre IV de la présente loi et il a vocation à compléter la stratégie nationale portuaire.

② **I. – Mettre en œuvre un plan de relance portuaire, améliorer le pilotage stratégique des grands ports maritimes et accompagner la transformation de leur modèle économique**

③ 1) Plan de relance

④ Dans le contexte de la crise sanitaire actuelle, l'État engage un plan de relance et de soutien à destination des grands ports maritimes placés sous sa tutelle et des ports d'importance stratégique placés sous la tutelle des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à hauteur de 150 millions d'euros par an pendant cinq ans. Par cette action pluriannuelle, l'État marque son soutien aux infrastructures portuaires, qui constituent les lieux privilégiés de réindustrialisation des territoires, capables de renforcer la présence de la France dans les réseaux économiques et logistiques mondiaux.

⑤ Ces fonds devront être utilisés selon trois objectifs complémentaires :

⑥ - soutenir la trésorerie des ports maritimes concernés, pour leur permettre d'améliorer leur attractivité notamment par le biais de réductions consenties sur les droits de port et les redevances domaniales ;

⑦ - permettre aux ports maritimes concernés d'investir massivement en faveur de la transition écologique et numérique pour créer les conditions favorables au verdissement de la flotte de commerce et de notre industrie, dans le cadre de programmes d'équipement et d'aménagement (branchements électriques à quai, conception de terminaux pour le stockage de gaz naturel liquéfié et de stations d'avitaillement et de soutage en gaz naturel liquéfié, collecte des déchets, économie circulaire, drones, applications informatiques de suivi du trafic, d'enregistrement des formalités administratives et participant à l'amélioration de la fluidité de la chaîne logistique nationale) ;

⑧ - accompagner des relocalisations industrielles sectorielles, en soutenant les porteurs de projet dans leurs implantations sur le domaine portuaire, notamment les infrastructures de production d'énergies renouvelables et les projets de développement d'énergies marines renouvelables.

⑨ 2) Donner une visibilité pluriannuelle aux ports maritimes

La forte instabilité constatée dans la compensation, par l'État, des charges liées au dragage dans les grands ports maritimes placés sous sa tutelle, les a pénalisés. Afin de clarifier les orientations et la politique de l'État à l'égard de ses grands ports maritimes, un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance sera mis en place. L'objectif est notamment d'assurer une visibilité pluriannuelle aux grands ports maritimes sur la politique de dividendes de l'État et de définir les voies et moyens permettant de maîtriser les dépenses non-commerciales de ces établissements publics, pour lesquelles l'État augmentera sa participation selon une trajectoire glissante sur dix ans. Le montant de cette prise

⑩ en charge serait fixé à 170 millions d'euros en 2021 et baissera progressivement pour atteindre 140 millions d'euros en 2031. Parallèlement, l'État étudiera la piste d'un financement de certaines des dépenses non-commerciales des grands ports maritimes *via* un crédit d'impôt sur les sociétés.

⑪ 3) Financement

⑫ En conséquence, la progression des crédits de paiement de l'action 43 du programme 203 de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », en euros courants, entre 2021 et 2031, s'effectuera selon le calendrier suivant :

⑬ **Programmation financière 2021-2031 (en €)**

⑭ **Programme 203 « Infrastructures et services de transport » – mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

⑮

Programme 203 / années	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<i>dont Action 43 – ports</i>	321 961 836	318 961 836	315 961 836	312 961 836	309 961 836	156 961 836	153 961 836	150 961 836	147 961 836	144 961 836	141 961 836

⑯ **II. – Renforcer la compétitivité et la fluidité du transport de marchandises et de la chaîne logistique française**

⑰ 1) Infrastructures

⑱ Après des décennies de sous-investissement, un effort conséquent doit être consacré à la rénovation des réseaux de transports massifiés de marchandises permettant de soutenir les exportations françaises et de renforcer la compétitivité des ports français, en cohérence avec le premier programme d'investissement prioritaire défini par la loi d'orientation des mobilités. La priorité doit en particulier être donnée à la rénovation des capillaires ferroviaires fret, en particulier des lignes permettant d'acheminer les productions céréalières vers les ports maritimes pour l'export et dont le maintien est parfois menacé.

⑲ En complément de la réalisation de la liaison ferroviaire internationale Lyon-Turin, l'État soutient le contournement ferroviaire global de l'agglomération lyonnaise, par la réalisation concomitante du barreau nord-est et du barreau sud-est, afin de préserver les trafics des ports de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. La seule réalisation de la section Lyon-Turin serait susceptible de fragiliser les ports français dont une partie des trafics pourraient être détournés vers les ports italiens.

⑳ 2) Augmenter le soutien au transport combiné

㉑ Un renforcement des aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné est nécessaire pour pallier le différentiel de compétitivité entre les transports massifiés et la route, généré par les coûts de transbordement. Les aides françaises sont en outre bien moindres que celles versées par d'autres pays européens.

⑫ Pour répondre à cette double problématique, les montants prévus à ce titre par la loi de finances pour 2020 sont triplés dès 2021 pour atteindre près de 80 millions d'euros annuels. Cette augmentation doit bénéficier en priorité aux trajets intérieurs.

⑬ 3) Logistique

⑭ À la massification du transport de marchandises doit répondre une fluidification des chaînes logistiques françaises, notamment par la création de nouvelles plateformes logistiques proches des grands centres urbains. En particulier, la réalisation du canal Seine-Nord Europe suppose de se doter de capacités logistiques suffisantes, sauf à risquer de détourner certains trafics des ports normands.