

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.

② 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.

③ 3) Logistique

④ 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.