

## PROPOSITION DE LOI RELATIVE À L'AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE ET AU RENFORCEMENT DE LA PERFORMANCE DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

---

La parole à **Martine Filleul**  
Sénatrice du Nord,  
Secrétaire du Sénat.

Texte déposé le 27 octobre 2020.



Pendant des siècles, la mer a été le lieu des exploits humains et technologiques, les ports les berceaux des grandes civilisations, des carrefours d'échanges entre les mondes, le seuil des grandes découvertes et des voyages mythiques.

La France, deuxième puissance maritime mondiale, y a naturellement participé. A cette richesse que la géographie et l'histoire nous ont laissée, s'ajoutent une tradition, des savoir-faire et un potentiel humain considérables.

Mais, malgré plusieurs réformes, nos places portuaires accusent un retard par rapport à nos voisins européens et sont sous-exploitées au regard de leurs potentialités.

---

Pourtant, le trafic maritime représente à la fois un gisement économique colossal, et un défi environnemental considérable : il a doublé en 20 ans, représente 1 500 milliards de dollars de chiffres d'affaires et concerne 90 % des marchandises transportées dans le monde.

D'importants défis sont donc à relever dans un contexte de conflits et de concurrence internationaux intenses, de mondialisation accrue des échanges et d'urgence écologique.

C'est la raison pour laquelle j'ai déposé cette proposition de loi, traduction législative des recommandations de la mission d'information « "Réarmer" nos ports dans la compétition internationale » que j'ai présidée, complétée par des mesures favorisant la transition écologique et le dialogue social.

**Nos ports constituent un outil de souveraineté nationale.** La crise sanitaire l'a d'autant plus démontré avec l'approvisionnement de biens essentiels et de produits pharmaceutiques.

**Leur développement est d'autant plus essentiel dans un contexte de relance : ils constituent des lieux privilégiés de réindustrialisation de nos territoires,** constituant d'importants bassins d'emplois.

Longtemps perçus comme des éléments isolés du territoire, **ils doivent être appréhendés comme un écosystème, dans leur multimodalité et leurs prolongements,** en conjuguant les enjeux économiques aux impératifs de transition écologique.

Cette double finalité ne pourra se faire sans investissements importants dans nos infrastructures, en particulier dans les réseaux fluviaux et ferroviaires pour verdir les acheminements portuaires qui s'effectuent encore à 80% par la route.

**Il est également indispensable d'associer tous les acteurs concernés, tant publics, comme les collectivités territoriales, que privés,** qui contribuent au financement, au fonctionnement et au rayonnement des places portuaires, en particulier **les femmes et les hommes qui y travaillent.**

Dans la période difficile que nous vivons, la mer constitue une de nos plus belles opportunités si nous défendons une politique portuaire qui préserve nos intérêts, agit comme un moteur pour le développement des territoires, et participe à la transition écologique.

---

## Exposé des motifs

Mesdames, Messieurs,

Les ports français et les filières maritime, fluviale et logistique françaises ont fait preuve d'une réactivité remarquable en demeurant, dès le début et tout au long de la crise sanitaire que nous vivons, pleinement opérationnels, assurant ainsi la continuité d'approvisionnement et d'exportation de la France.

Même si l'épidémie de Covid-19 a engendré de fortes baisses de trafics qui se traduisent par d'importantes pertes économiques dont l'étendue n'est pas connue à ce jour, les ports contribueront à la reprise économique ainsi qu'à la relance de notre pays, à condition que tous les moyens nécessaires à leur renforcement et leur développement soient mis en œuvre.

En effet, la mer peut, dans la période difficile que nous vivons, devenir une de nos plus belles opportunités économiques.

Mais la France a trop longtemps méconnu voire ignoré sa potentialité maritime, alors que notre situation géographique (au cœur du carrefour méditerranéen, en façade Atlantique avancée, au début du couloir Manche et Mer du Nord) et la bonne répartition de nos ports sur toutes nos façades maritimes en métropole mais aussi en outre-mer constituent un atout majeur.

Nos places portuaires continuent d'accuser un retard par rapport à nos voisins européens et, malgré des réformes, elles demeurent sous-exploitées au regard de leurs potentialités.

Pourtant, les ports maritimes sont des actifs stratégiques pour l'économie de la France. Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports terrestres multimodaux, ce sont des maillons stratégiques indispensables à la performance et à la résilience des chaînes logistiques nationales et internationales tant côté mer que côté terre.

À l'import, ils constituent un outil de souveraineté nationale pour l'approvisionnement en toutes circonstances de nos territoires et la période actuelle nous l'a bien démontré.

À l'export, ils permettent la promotion de nos filières d'excellence et offrent des solutions indispensables aux industriels pour se positionner au mieux sur les marchés européens et mondiaux.

---

Autour de cet enjeu stratégique, d'importants défis sont à relever dans un contexte de concurrence internationale intense, de mondialisation accrue des échanges maritimes et d'urgence écologique.

Sous la présidence de François Hollande, le Gouvernement avait souhaité engager une nouvelle étape pour reconquérir des parts de marché en présentant, dès 2013, une feuille de route et une stratégie nationale portuaire, déclinée pour les territoires d'outre-mer en 2016.

À la suite des travaux de la conférence nationale sur la logistique de juillet 2015, un plan d'action pour la stratégie nationale « France Logistique 2025 » avait également été élaboré, déclinant dans son volet portuaire, les ambitions de la France en matière d'optimisation des infrastructures, de renforcement des portes du territoire avec en particulier la fluidification du passage portuaire, et la massification des flux et la complémentarité des modes de transport.

En janvier 2016, le Premier ministre avait en sus confié à quatre binômes de parlementaires des missions portant sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes d'entrée maritimes françaises, et concernant l'axe Seine, l'axe Nord, l'axe Rhône-Méditerranée et la façade Atlantique.

Cette étape doit aujourd'hui être complétée et il faut désormais franchir un nouveau cap pour affirmer notre ambition pour nos ports.

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 2019<sup>1</sup>.

Principales portes d'entrée des marchandises sur le territoire national, ces infrastructures essentielles doivent engager une mutation profonde pour être compétitives, tout en respectant l'environnement. Il s'agit donc d'atteindre un triple objectif : économique, social et environnemental.

<sup>1</sup> 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.

---

Les ports doivent être des acteurs économiques qui sortent des limites de leur territoire : hinterland, coopération dans des structures de façade ou d'axe... Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, ils ont vocation à se positionner comme des acteurs coordonnateurs démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant des modes de transports de marchandises plus écologiques et donc les modes massifiés.

Dans un contexte de relance de l'économie, ils constituent des lieux privilégiés de réindustrialisation de nos territoires, capables de renforcer la présence de la France dans les réseaux mondiaux et de contribuer à la vitalité du tissu industriel national en constituant d'importants bassins d'emplois. Il faut conforter leur vocation à être des lieux d'implantation privilégiés d'activités industrielles et économiques génératrices de trafics maritimes.

Plus que jamais, ces enjeux économiques doivent s'exprimer en respectant l'environnement. C'est pourquoi la poursuite de leur développement passe par une accélération de leur transition écologique, notamment en favorisant le report modal vers des transports écologiquement plus vertueux (ferroviaire et fluvial).

Cela ne pourra se faire sans investissements massifs dans nos infrastructures.

Nos ports souffrent en particulier du sous-investissement chronique dans les réseaux de desserte fluviaux et ferroviaires, pourtant indispensables à la fluidité et la massification du transport de marchandises, à la performance de notre chaîne logistique ainsi qu'à sa transition écologique. 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.

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

Enfin, afin d'atteindre ces objectifs, il est indispensable que tous les acteurs concernés puissent participer à la gouvernance des grands ports maritimes. Ainsi, les acteurs privés et les collectivités territoriales qui contribuent au financement, au fonctionnement et au rayonnement des places portuaires doivent être davantage associés aux décisions.

La présente proposition de loi et son rapport annexé entendent répondre à l'ensemble de ces problématiques en fixant des ambitions fortes et des moyens adaptés pour nos ports, afin de leur donner un nouvel élan.

Elles 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 »<sup>2</sup> a été adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 1<sup>er</sup> juillet 2020.

Mise en place en novembre 2019, cette mission, présidée par Martine FILLEUL et dont le rapporteur était Michel VASPART, comprenait douze membres<sup>3</sup>. 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.

<sup>2</sup> 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<sup>er</sup> juillet 2020.

<sup>3</sup> 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.

---

Le **chapitre I<sup>er</sup>** de la proposition de loi comporte plusieurs dispositions destinées à moderniser et améliorer la gouvernance des ports français.

L'**article 1<sup>er</sup>** 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.

L'**article 5** modifie le fonctionnement des conseils de coordination inter-portuaire.

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 6** 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.

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

Les **articles 7 à 11** 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, 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, et enfin les conséquences économiques et sociales des mutations de l'emploi des dockers et leurs enjeux, notamment en termes de formation, à l'aune de la transformation numérique des ports et de la chaîne logistique, de l'essor de l'intelligence artificielle et des technologies de l'information et de la communication.

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 12** 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 13** 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 14** 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.

L'**article 15** tend à prévoir l'obligation d'introduire dans les conventions de terminal une part dégressive du montant de la redevance due en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport pour favoriser les modes de transport écologiques. Il propose également de fixer un objectif minimum de recours aux modes massifiés pour les GPM disposant d'un accès ferroviaire ou fluvial.

L'**article 16** tend à modifier la tarification des prestations de manutention pour favoriser le développement du transport fluvial.



---

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

L'**article 17** traite des conséquences financières pour l'État de la proposition de loi.

L'**article 18** 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 manoeuvre. 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.

---

N° 80 *rect.*

SÉNAT  
SESSION ORDINAIRE 2020-2021

---

enregistré à la Présidence du Sénat le 27 octobre 2020

## PROPOSITION DE LOI

*relative à l'amélioration de la gouvernance et au renforcement de la performance des ports maritimes français,*

PRÉSENTÉE

Par Mme Martine FILLEUL, MM. Michel DAGBERT, Gilbert-Luc DEVINAZ, Hervé GILLÉ, Olivier JACQUIN, Mme Angèle PRÉVILLE, MM. Jean-Michel HOULLEGATTE et Joël BIGOT,

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.)*

**Proposition de loi relative à l'amélioration de la gouvernance et au renforcement de la performance des ports maritimes français.**

CHAPITRE I<sup>ER</sup>

**Moderniser et améliorer la gouvernance des ports français**

**Article 1<sup>er</sup>**

I. – Le chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après la section 1, est insérée une section *1bis A* ainsi rédigée :

« *Section 1 bis A*

« *Le Conseil national portuaire et logistique*

---

« 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, des 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, de l’établissement public mentionné à l’article L. 4311-1, de représentants des établissements gestionnaires d’infrastructures terrestres, de personnalités qualifiées nommées par l’autorité compétente de l’État, du monde économique, dont France Logistique, du personnel des ports mentionnés aux 1° à 3° de l’article L. 5311-1, des ouvriers dockers mentionnés à l’article L. 5343-1 et du Haut-commissaire au plan institué par le décret n° 2020-1101 du 1er septembre 2020 instituant un haut-commissaire au plan. Il comprend parmi ses membres deux députés et deux sénateurs. Il est renouvelé tous les trois ans.

« Le conseil a pour mission, en tenant compte des particularités, des atouts et des besoins de chaque territoire :

« 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 du présent code ;

« 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 ;

« 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 ;

« 4° De favoriser la mutualisation des moyens d’expertise et de services entre les ports maritimes mentionnés aux mêmes 1° et 2° ;

« 5° De recenser les distorsions de concurrence constatées dans l’accès aux services portuaires et aux infrastructures portuaires ;

« 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 ;

« 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 ;

« 8° Mettre en œuvre toutes autres actions qui lui sont confiées par l’État et les collectivités territoriales en relation avec sa mission.

---

« Il peut solliciter pour ses travaux le concours de toute personne pouvant éclairer ses débats.

« 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.

« *Art. L. 1212-2-1.* – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;

2° Après la section 1 *bis*, est insérée une section 1 *ter* A ainsi rédigée :

« *Section 1 ter A*

**« *Stratégie nationale portuaire***

« *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.

« 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.

« Les politiques publiques et réformes mises en œuvre dans le cadre de la stratégie nationale portuaire font l'objet d'une évaluation qualitative de leurs impacts au regard de de critères environnementaux et sociaux. Ces évaluations peuvent être réalisées par des organismes publics indépendants.

« *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. »

II. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *h* ainsi rédigé :

« *h)* La stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 du code des transports. »

III. L'article L. 4311-8 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

---

« Le contrat prend en compte les orientations fixées par la stratégie nationale portuaire, notamment en matière de développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de marchandises par voie d'eau. »

IV. – Le I du présent article 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 1er 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.

V. – Le II du présent article 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

I. – La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 5312-7 est ainsi modifié :

a) Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Le préfet de la région du siège du port ou son suppléant, qu'il désigne à titre permanent ; »

b) Le 4° est ainsi rédigé :

« 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 ; »

c) Après le même 4°, sont insérés des 5°, 6°, 7° et 8° ainsi rédigés :

« 5° Le président du conseil de développement mentionné à l'article L. 5312-11 ;

« 6° Le président de l'union maritime et portuaire locale ;

« 7° Un représentant de SNCF-Réseau ;

« 8° Un représentant de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables ; »

d) La première phrase du dernier alinéa est complétée par les mots : « parmi les membres représentant les collectivités territoriales » ;

2° L'article L. 5312-8 est ainsi modifié :

---

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Il détermine dans son règlement intérieur ses méthodes de travail et les modalités de prévention des conflits d'intérêts. » ;

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. » ;

3° La seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 5312-8-1 est supprimée.

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 1er janvier 2022.

### **Article 3**

L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi modifié :

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. » ;

2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application du deuxième alinéa, le conseil de surveillance constitue en son sein un comité de sélection. » ;

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. » ;

4° Après le même troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 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

L'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi modifié :

a) Après le mot : « navigables », la fin est ainsi rédigée : « est créé par décret pour chaque façade maritime. » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il se réunit au moins trois fois par an. » ;

2° 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° Après le mot : « coordination », la fin du troisième alinéa est ainsi rédigée : « sont, à leur demande, associés à ses travaux. »

## CHAPITRE II

### Renforcer l'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes

## Article 6

I. – La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Après le même article L. 5312-13, sont insérés des articles L. 5312-13-1 et L. 5312-13-2 ainsi rédigés :

« *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 :

« 1° Préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs et les programmes d'investissement associés ;

« 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 ;

« 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.

« *Art. L. 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.

« 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.

« 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. » ;

2° Après l'article L. 5312-14, il est inséré un article L. 5312-14-1 A ainsi rédigé :

« *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. »

II. – Les 2° et 3° du I du présent article 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<sup>er</sup> janvier 2022.

### CHAPITRE III

## **Renforcer l'information du Parlement sur la politique portuaire nationale**

### **Article 7**

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 8**

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 9**

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 10**

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 des mutations de l'emploi des dockers et leurs enjeux, notamment en termes de formation, à l'aune de la transformation numérique des ports et de la chaîne logistique, de l'essor de l'intelligence artificielle et des technologies de l'information et de la communication.

## **Article 11**

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 12**

L'article 2 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :

1° La seconde ligne du tableau constituant le deuxième alinéa est ainsi modifiée :

a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;

b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;

c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;

2° Au dernier alinéa, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 ».

#### **Article 13**

I. – Le rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :

1° Au quatrième alinéa du I, le nombre : « 13,7 » est remplacé par le nombre : « 14,6 » ;

2° La deuxième ligne du tableau constituant le cinquième alinéa du I est ainsi modifiée :

a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;

b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;

c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;

3° Au sixième alinéa du I, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 » ;

4° Le quarante-sixième alinéa du II est ainsi modifié :

a) Le chiffre : « 1 » est remplacé par le chiffre : « 2 » ;

Le chiffre : « 2,3 » est remplacé par le chiffre : « 4,6 ».

II. – Sont approuvés les moyens consacrés au renforcement de la compétitivité des ports français figurant dans le rapport annexé à la présente loi.

---

## **Article 14**

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, l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2025 ».

## **Article 15**

Le I de l'article L. 5312-14-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

a) Les mots : « peuvent prévoir » sont remplacés par le mot : « prévoient » ;

b) Les mots : « du trafic ou » sont supprimés.

2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les grands ports maritimes disposant d'un accès fluvial ou ferroviaire, elles fixent un objectif de part modale des modes massifiés d'au moins 20% des trafics opérés par l'amodiatraire du domaine public. »

## **Article 16**

L'article L. 5343-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces travaux font l'objet d'une facturation directe par la société de manutention au donneur d'ordre. »

## **CHAPITRE V**

### **Dispositions finales**

## **Article 17**

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 18

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

### RAPPORT ANNEXÉ

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.

#### **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**

##### *1) Plan de relance*

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.

Ces fonds devront être utilisés selon trois objectifs complémentaires :

- 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 ;
- 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) ;

- 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.

### *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 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.

### *3) Financement*

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 :

## Programmation financière 2021-2031 (en €)

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

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

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

### *1) Infrastructures*

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.

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.

### *2) Augmenter le soutien au transport combiné*

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.

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) Logistique*

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.

