



*le Grenelle
de la Mer*

Transports maritimes

groupe n°17

Mars 2010

Pilote : Michel Quimbert, Président du Conseil supérieur de la marine marchande

Chef de projet : Olivier Mornet, chef de la mission de la flotte de commerce

SOMMAIRE

Introduction	5
I.Rappel de la mission	5
II.Synthèse des principales mesures par engagement.....	6
III.Rapport détaillé par engagement.....	12
Engagement 6 et actions correspondantes : soutenir le transport maritime de marchandises et de voyageurs, qui offre une solution de report modal.....	12
6 a/b.....	12
6c 21	
6d 23	
6e 27	
6f 29	
6g 32	
Engagement 45 et actions correspondantes : une politique maritime européenne intégrée.....	33
45h 33	
45i 38	
Annexes.....	41
I.Montant de l'Ecomer: estimations du BP2S.....	42
II.Liste des membres du Groupe de travail.....	45
III.Comptes rendus de réunion	48
a. Réunions plénières.....	48
b. Réunions des sous-groupes.....	66
Sous-groupe 1.....	66
Sous-groupe 2.....	73
Sous-groupe 3.....	76

Introduction

I. Rappel de la mission

Par lettre du 24 novembre 2009, le Ministre d'Etat Jean-Louis Borloo a sollicité Michel Quimbert, Président du Conseil supérieur de la marine marchande, pour mettre en place un groupe de travail destiné à « proposer les voies, moyens et conditions pour une entrée en vigueur, aussi diligente que possible, des engagements du Grenelle de la mer relatifs aux activités de transports maritimes ». Le Ministre d'Etat a aussi demandé à ce que soient « précisés, le cas échéant, les éventuelles dispositions législatives et réglementaires nécessaires, les coûts et bénéfices attendus, les modalités potentielles de financement, l'organisation à mettre en œuvre et le calendrier envisageable ».

Conformément aux recommandations du Ministre d'Etat, ce groupe de travail, s'appuyant sur le CSMM, a associé les représentants de l'ensemble des collèges du Grenelle de la mer, dont les ONG. Il a aussi fonctionné avec le soutien d'Olivier Mornet, chef de la mission de la flotte de commerce (Direction des affaires maritimes) et de ses collaborateurs, Christian Locq, Lisa Sutto, Fabien Joret, de Jean-Marie Berthet, secrétaire général du CSMM et d'Isabelle Palud-Gouesclou, adjointe au sous-directeur de la direction des services transports.

Ont été recueillis un très grand nombre de contributions émanant des membres du groupe de travail, et notamment des présidents des sous-groupes constitués :

- Fernand Bozzoni, président du Bureau de promotion du short sea shipping, Jean-Pierre Trotignon, directeur général d'Eurotunnel, et Gil Thémine, président du Port autonome de la Guadeloupe, pour le sous-groupe « transports maritimes et transfert modal »,
- François Soulet de Brugière, président de l'Union des ports de France, et Anne-Sophie AVE, secrétaire général d'Armateurs de France pour le sous-groupe « règles applicables aux transports maritimes »,
- Jacques Trorial, président de l'Association pour le développement des ports français, pour le sous-groupe « les ports, côté terre ».

De plus, dans sa séance du 2 mars 2010, le CSMM a entendu la navigatrice et journaliste maritime Catherine Chabaud, présidente du COMOP « sensibilisation, éducation, communication », et l'inspecteur des finances Jean-Michel Charpin, président du COMOP « droits d'usage des mers, financement, fiscalité » tandis qu'eux-mêmes ont pris connaissance des conclusions du COMOP « transports maritimes ».

Par ailleurs, les problématiques de dessertes outremer ou interinsulaires n'ayant pu être entièrement traitées, celles-ci pourront faire l'objet d'un additif au présent rapport.

Enfin, il fut convenu que les propositions liées aux problématiques portuaires relevaient principalement du COMOP « port marchand du futur » présidé par Jean-Pierre Lecomte, président de l'Association internationale villes et ports, assisté de Isabelle Palud-Gouesclou. S'agissant des aspects financiers, le lien a été fait avec le COMOP « droit d'usage des mers, financement, fiscalité » présidé par Jean-Michel Charpin, inspecteur des finances.

Au total, entre le 4 janvier et le 15 mars 2010, se sont tenues 14 réunions dont 3 plénières.

II. Synthèse des principales mesures par engagement

ENGAGEMENT 6

Soutenir le transport maritime de marchandises et de voyageurs

Sous-engagement	Propositions	Remarques	Lois & règlements ou autres initiatives	Incidences financières	Échéances
A/B Etude des possibilités de report modal, notamment pour conteneurs/ Evaluation des projets d'autoroutes de la mer	Création d'un éco-bonus à la française "Ecomer"	Dispositif d'aide (Marco Polo, État, collectivités territoriales) évalué par Unité de transport intermodal (UTI), pour inciter les chargeurs et les commissionnaires de transport (les logisticiens) à opter pour la voie intermodale à section maritime et avec finalité d'évitement du trafic terrestre sur le territoire national.	Intervention législative. Intégrer la proposition de l'Ecomer à la révision du programme Marco Polo pour la période postérieure à 2013.	Estimations du BP2S en tableau annexé	Court terme
	Structuration juridico-financière: SIEG (Service d'Intérêt Économique Général), SEM (Société d'Économie Mixte), PPP (Partenariat Public Privé), DSP (Délégation de Service Public).	Il convient de vérifier si la constitution d'un SIEG pour la création d'une autoroute de la mer répond aux critères établis par la Cour de Justice européenne. Il faut également explorer d'autres formes de structuration juridico-financière en mesure d'apporter une solution aux limites financières (taux, plafond et durée) des dispositifs d'aide en ce qui concerne notamment la question de l'achat des navires.	Intervention législative.		Court terme
	Nomination d'une personnalité en charge de la promotion des autoroutes de la mer et du cabotage	Nommer une personnalité ayant une autorité reconnue auprès des acteurs économiques de la chaîne logistique et une légitimité auprès des pouvoirs publics, qui puisse réunir les différentes parties intéressées à la réalisation concrète des autoroutes de la mer et au développement du transport maritime et fluvial de proximité.	Décision gouvernementale	Coût non significatif par rapport au projet	Immédiat
	Réalisation d'un inventaire et d'une synthèse des études existantes sur l'évaluation des coûts de passage portuaire, les comparaisons de coûts entre modes de transport et, plus spécialement, sur les transports maritimes de proximité.	Il existe de nombreuses études réalisées par des multiples consultants, notamment à la demande de l'État, des collectivités locales, des Ports, des transporteurs et d'autres organismes citoyens.	BP2S peut être mandaté à cette fin.	Budget à étudier avec BP2S	Court terme
	Création, harmonisation et simplification de règles uniformes des transports dans l'espace juridique européen.	Il faut adhérer aux démarches et réflexions existantes pour unifier et simplifier les règles de transport. À titre d'exemple, l'usage de la voie maritime doit être aussi simple que celui de l'autoroute dont la seule contrainte est le péage.	Sensibiliser la Commission à cet objectif prioritaire. Rechercher des solutions nationales et des accords entre États.		Long et moyen terme
	Incitation des régions européennes maritimes à développer des transports maritimes par zone ou par façade (range)	Prévoir dans les programmes européens de coopération interrégionale les moyens de réaliser des liaisons maritimes locales.	Proposer à la Commission européenne de renforcer le volet transport maritime dans le cadre des programmes INTERREG.		

C Modalités de desserte des grands navires et services portuaires	Utilisation optimisée des installations et infrastructures portuaires existantes en les modernisant, tout en réduisant leurs impacts sur l'environnement. Création de nouvelles zones portuaires, nécessaires notamment pour favoriser la massification des trafics en vue d'un meilleur report modal, sous condition de leur faisabilité à la fois au plan économique et environnemental et après concertation sur les enjeux économiques sociaux et environnementaux.	Il faut préserver les structures portuaires et les adapter non seulement aux évolutions de trafic, mais aussi aux besoins nouveaux, notamment des métropoles. Il faut préserver les possibilités de développement des services portuaires dans l'intérêt général.	Besoin de vigilance et d'évaluation quant à l'impact sur cette orientation fondamentale de réglementations futures.	NIB	
	Développement de l'étude sur le port marchand du futur et les opérations « off-shore » (transbordement), pour réduire les emprises portuaires à terre et améliorer la qualité des services portuaires	L'évolution de la taille des navires, l'apparition de technologies nouvelles ainsi que les contraintes nautiques et terrestres conduisent nécessairement à la recherche de solutions innovantes sur rade et en mer.	Soutenir et développer la recherche.	Selon projet	Long et moyen terme
	Pérennisation des ports de proximité pour les vracs. Développement de terminaux à conteneurs par façade et promotion du transport maritime de proximité.	Il serait aberrant de transporter par voie terrestre des vracs sur de longues distances. Il est également souhaitable que chaque façade maritime dispose d'une offre de service pour le trafic conteneurisé. Grâce au transport maritime de proximité, il n'y a pas de petit port.	Ne nécessite pas de texte nouveau	NIB	Moyen terme
D Simplifier et codifier les règles applicables au transport maritime	Élaboration de règles uniformes pour tous les modes de transport et, dans l'immédiat, clarification des règles applicables au Transport Maritime.	La loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 relatifs au transport maritime fixent le Droit interne. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 et les règles de Hambourg sur le transport maritime sous connaissement trouvent concurremment à s'appliquer selon des systèmes complexes. La ratification au moins en Europe des Règles de Rotterdam est susceptible de contribuer à réduire la confusion existante à raison des textes multiples. Cependant en perspective de l'application des règles de Rotterdam, il y a lieu de favoriser la concertation entre les différentes parties de la chaîne logistique.	Poursuivre le processus de concertation avec toutes les parties prenantes. Adapter le droit français aux règles de Rotterdam dès lors qu'elles rentreront en application.	NIB	Court terme
	Adaptation en droit français de l'action déclaratoire en non responsabilité.	Il existe en droit étranger, notamment anglo-saxon, une action qui permet à une partie de saisir son tribunal national pour lui demander de juger sa non responsabilité. Cette action a pour conséquence de permettre à la partie étrangère le recours systématique à ses propres tribunaux. L'adoption de cette action en Droit Français permettrait de donner compétence aux juridictions nationales pour de nombreux litiges à caractère maritime.	Modifier les lois maritimes, le code des assurances et le code de procédure civil.	NIB	Moyen terme
	A l'instar de la pratique suivie dans certains pays concurrents, suppression du système déclaratif français à la douane qui impose le paiement de la TVA à l'importation aux importateurs français (paiement pouvant être différé jusqu'au 25ème jour du mois suivant celui de l'importation).	Les réceptionnaires Français s'estiment pénalisés lorsqu'ils importent directement en France. Les PME sont principalement concernées. Les ports concurrents profitent d'une option favorable d'une directive communautaire permettant du choix de paiement de la TVA, ou à l'administration fiscale, ou aux douanes. Pays -Bas et Belgique ont opté pour le recouvrement fiscal. Il y a lieu d'harmoniser les systèmes et de supprimer la distorsion de concurrence.	Instruction après consultation interministérielle	NIB	Court terme

D Simplifier et codifier les règles applicables au transport maritime	Suppression de la présomption de culpabilité dans le principe douanier d'intérêt objectif à une fraude : inversion de la charge de la preuve en harmonisation avec la pratique des pays concurrents.	Il existe en France une présomption de responsabilité à l'encontre du propriétaire du moyen de transport et/ou le transporteur de la marchandise frauduleuse. La sanction peut être la confiscation du moyen de transport, ayant pour conséquence la saisie de celui-ci. Le transporteur doit bénéficier, comme en droit commun, de la présomption d'innocence. Les transporteurs maritimes et les ports concurrents, qui opèrent à l'étranger, n'encourent pas le même risque de la présomption de culpabilité. Leurs coûts sont donc moindres, notamment en matière d'assurance. En outre, ils n'assurent pas les conséquences du risque.	Instruction interministérielle. Modification du code des douanes.		Court terme
	Problème de perception des droits des douanes et des droits indirects en cas de perte ou de destruction accidentelle des marchandises.	L'interprétation française des textes pénaliserait les importateurs français. Il faut que la pratique française soit la même que celle des ports concurrents.	Concertation interministérielle pour l'application du code communautaire des douanes et réflexion dans le cadre du nouveau code des douanes communautaire dit code des douanes modernisé devant entrer en vigueur en juin 2013.		Court terme
	Passagers (Outre-mer) - Évaluation de l'impact des mesures proposées par le Comité interministériel de l'Outre mer, région par région. Proposer les adaptations locales nécessaires.	Le Comité interministériel de l'Outre mer a proposé des mesures pour faciliter la circulation des personnes. Il s'agit de favoriser le tourisme, les voyages d'affaires, l'intégration régionale et de simplifier les procédures de visa de court séjour. Ces mesures doivent être évaluées par les acteurs locaux, ils doivent formuler et assumer les adaptations proposées.	Favoriser des structures locales efficaces pour l'évaluation et la mise en œuvre d'une politique adaptée des transports maritimes.		Court terme
	Fret (Outre mer) - Adaptation des règles relatives aux marchandises en transbordement.	Pour les régions insulaires, le transbordement est une voie privilégiée de développement économique. L'accélération des processus de transmissions de données par voie électronique doit être mise en œuvre. En outre, les remarques ci-dessus concernant les ports sont d'autant plus pertinentes pour les régions ultra-périphériques maritimes.	Adapter la réglementation à la problématique du transbordement en Outre-Mer		Court terme
E Analyses comparatives des dispositifs d'aides au transport maritime	Soutien au transfert modal : permettre aux régions de participer au financement des évitements de transport routier, même en l'absence d'escale maritime dans lesdites régions.	Il faut informer les exécutifs régionaux sur les orientations communautaires relatives aux aides publiques régionales en matière de transport, contribuant notamment au report modal.	Diffuser une information adaptée sur l'eurocompatibilité des dispositifs d'aides visés	NIB	Court terme
	Aides aux infrastructures portuaires: pérenniser la possibilité pour les États de financer les infrastructures lourdes.	La CE a annoncé la publication de guidelines concernant les aides publiques en faveur du secteur portuaire. Il est souhaitable que la publication des orientations communautaires soit réalisée aussi vite que possible et valide le financement des infrastructures lourdes par les États. Il est important que des critères objectifs permettent la qualification des aides et que la transparence comptable prévienne des situations de distorsion de concurrence.	Attention de la représentation française appelée sur la demande de publications de guidelines partageant la même analyse que l'ESPO et les autorités françaises.		
	Situations monopolistiques	Il y a lieu de s'inquiéter des phénomènes amplifiés à l'échelle mondiale d'hyperconcentration dans le secteur de la manutention portuaire et des risques de limitation drastique de la concurrence dans le transport maritime.			

F Réseaux inter-îles	Outre Mer : mise en place des équipements (quais, gare maritime) nécessaires à l'accueil et au traitement des passagers et de marchandises.	Les membres du groupe ressortissant de l'Outre-mer ont souligné des insuffisances dans ce secteur.	Sensibilisation des collectivités territoriales. Contrats État-Région		Moyen terme
	Outre-mer: rechercher l'unité de transport intermodal (UTI) adaptée au traitement de faibles volumes de fret, parfois non conteneurisés, en adéquation avec les infrastructures des pays voisins.	Le transport de cargaisons spécifiques en faible volume et donc non « conteneurisable » doit avoir une réponse spécifique. A l'évidence, il y a lieu de rendre compatibles les infrastructures par zone géographique.	Étude locale		Moyen terme
	Outre-Mer : Favoriser l'échange des informations dans les régions ultra-périphériques maritimes et les autres pays de la zone.	Le développement d'une bourse électronique au fret par la création d'un site internet dans la caraïbe entre la Guadeloupe, Ste Lucie et la Jamaïque, apparaît une bonne initiative. Cette action est financée dans le cadre du programme INTERREG IV et mérite d'être soutenue. Elle pourrait être étendue à d'autres zones.	Accords bilatéraux		Court terme
	Outre-Mer : promotion de l'alternative maritime pour le transport de passagers.	Les coûts des transports aériens sont élevés et les insulaires souhaitent une alternative.	Encourager l'initiative privée		Immédiate
	Outre-Mer : maintien des dispositions spécifiques (mesures fiscales adaptées...) aux entreprises qui souhaitent investir sur ces réseaux.	Les dispositions fiscales des lois applicables ont eu un effet positif sur l'investissement en Outre-mer.		NIB	
	Corse: révision du mécanisme de continuité territoriale entre la Corse et le continent.	Un modèle nouveau de délégation de service public devrait clairement être orienté vers des solutions pertinentes et durables.	Prendre en considération les conclusions à venir de la mission sénatoriale en cours.	NIB	Court terme
	Corse : préparer le classement du Sanctuaire Pelagos en Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV)	Cette proposition est formulée dans le sens des engagements 13.g (accélérer la procédure visant à faire des Bouches de Bonifacio un parc international marin et une ZMPV) et 16.c (renforcer les moyens et les mesures de protection du sanctuaire Pelagos en Méditerranée en concertation avec les parties prenantes) du Libre Bleu du Grenelle de la Mer. La circulation maritime reste autorisée.	La France a voté la Recommandation «Trafic Maritime» lors de la 4ème Conférence des Parties (Monaco, 2009)		Court terme
	Corse: service Minimum dans les entreprises délégataires du service public maritime de desserte de la Corse	La continuité de la desserte de l'île de Beauté est une nécessité. Il y a lieu de mettre en œuvre les règles de droit commun en matière de service minimum dans les services publics.	Tenir compte des conclusions de la mission sénatoriale.		
G Transports maritimes inter-urbains	Développement, pour le transport de passagers, des transports maritimes collectifs pour offrir une alternative à la congestion terrestre. Encourager la promotion par les collectivités territoriales des transports alternatifs maritimes et leur continuité terrestre. Confier aux collectivités territoriales la réalisation et l'exploitation des installations d'embarquement et de débarquement des usagers des transports maritimes interurbains.	Cette proposition est valable pour l'Outre-mer comme pour la France métropolitaine. Des propositions de mesures ont déjà été actées dans leur principe lors du Comité interministériel de l'Outre Mer. Cette action ne relève pas directement de l'économie portuaire.	Sensibiliser les pouvoirs locaux		Moyen terme

ENGAGEMENT 45

Gouvernance internationale et européenne/ Une politique maritime intégrée

Sous-engagement	Propositions	Remarques	Lois & règlements ou autres initiatives	Incidences financières	Calendrier
H Stratégie intégrée du transport maritime et des ports européens	Développement des dessertes des ports et insertion des plans de desserte des ports (ferroviaires, fluvio-maritimes, fluviaux, sans oublier la route) dans les schémas régionaux des infrastructures de transport (Srit) à et dans le schéma national des infrastructures de transport (Snit) en cours d'élaboration. Coordination entre le Snit et les Srit	Accorder la priorité aux dessertes terrestres et fluviales des ports, notamment dans l'optique de favoriser le report modal. Le rapport de monsieur Blum, parlementaire en mission, formule des propositions pertinentes que le comité opérationnel adopte sans réserve.	Cf rapport	Cf rapport	Cf rapport
	Relier les ports français dans le réseau transeuropéen de transport	Il convient que les projets portuaires bénéficient d'une admission plus large au RTE-T. Par ailleurs, hormis pour le Grand port maritime de Marseille, les axes ferroviaires de fret retenus pour les corridors européens de fret ne desservent pas les ports de France et tendent à favoriser les Ports concurrents.	Intervention auprès des instances communautaires pour dénoncer cette distorsion de concurrence et obtenir une révision de ce schéma.		Urgence
	Développement dans les ports des activités industrielles et logistiques.	Les investissements logistiques doivent être facilités autant qu'ils le sont dans les ports concurrents; il s'impose, en particulier, dans le respect des règles communautaires, de simplifier et d'accélérer les procédures d'installation d'entrepôts en zone portuaire. Ex : formule de guichet unique et limites de réponse.	Instruction administrative.	NIB	Court terme
	Intégration de la manutention sur barge dans les THC (Terminal Handling Charge), comme cela est le cas dans les ports du Nord de l'Europe	D'une manière générale, le coût de traitement de la marchandise en provenance ou à destination du mode fluvial est élevé. Il y a lieu de réexaminer les conditions de manutention et de transbordement vers le mode fluvial et, plus généralement, pour les transports maritimes de proximité.	Favoriser la concertation entre les acteurs de la chaîne logistique.		

I Réflexions stratégiques sur les flux maritimes (avec objectif de sécurité) et les ports	Mise en œuvre dans les délais fixés par la loi des réformes de 2004 et 2008.	Poursuivre le dialogue social et les coopérations avec les collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie, les unions portuaires locales et les organisations professionnelles.	Volonté politique	NIB	
	Respect dans la durée de la ligne ambitieuse de financement du Gouvernement.	Mettre en œuvre les financements prévus par la réforme dans les mêmes délais	Volonté politique		
	Garantir la pérennité de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures) en lui affectant des ressources stables.	L'AFITF doit être financée par des crédits pérennes de telle façon qu'elle puisse garantir, avec une réelle lisibilité, les engagements pluriannuels de l'Etat.	Volonté politique	Loi de finances	Très court terme (à partir du Budget 2011).
	Adhésion souhaitable des propriétaires/exploitants portuaires aux structures nationales de représentation	Il serait normal que les collectivités territoriales concédantes, leurs groupements (Association des Régions de France, Association des Départements de France) et surtout les exploitants des ports décentralisés adhèrent aux structures professionnelles de représentation: l'UPF pour l'exercice commun des responsabilités sociales, techniques et échanges avec les opérateurs et l'ADPF pour les échanges informels entre les concédants. Rappelons notamment que l'UPF est partie à la convention collective applicable, en cours de renégociation avec les organisations syndicales.			
	Maintien du principe de liberté de navigation, y compris dans les détroits internationaux	Le principe de la liberté de navigation (Convention du droit de la mer) interdit de percevoir des droits sur les navires pour la simple circulation maritime.	Vigilance	NIB	Sine die

III. Rapport détaillé par engagement

Engagement 6 et actions correspondantes : soutenir le transport maritime de marchandises et de voyageurs, qui offre une solution de report modal

« Le défi consiste à maintenir la compétitivité des armateurs soucieux de la sécurité de leurs navires, des conditions de travail et de sécurité de leurs équipages, en respectant une réglementation de standard élevé. L'offre de transports maritimes doit offrir aux transporteurs des solutions durables (économiques, sociales, et environnementales) simplifiées et généralisées ».

6 a/b

« Etudier les possibilités d'un report fidélisé des autres modes de transport, en particulier routier, vers le transport maritime (développement des autoroutes de la mer et du cabotage maritime à courte et moyenne distance, mesures de régulation des réseaux de logistique), notamment sur l'Arc Atlantique. Viser le doublement de la part actuelle des modes massifiés pour le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports ainsi que le développement de pré et post acheminements moins longs pour les containers importés ou exportés par les entreprises françaises ».

Le Conseil informel des ministres chargés des transports qui s'est tenu à La Rochelle les 1^{er} et 2 septembre 2008 a été l'occasion d'échanges sur les moyens à mettre en œuvre pour donner une impulsion nouvelle au développement des autoroutes de la mer en les rendant plus opérationnelles, en travaillant plus étroitement avec les chargeurs et les transporteurs, et en simplifiant les procédures de financement. Dans la suite de ces discussions, le Gouvernement français a confié en novembre 2008 au sénateur Henri de Richemont une mission de diagnostic et de propositions. Les objectifs assignés à ce travail étaient :

- de dresser un état des lieux à l'échelle européenne des services en cours de fonctionnement en listant leurs principales caractéristiques ;
- d'identifier les principales difficultés d'ordre technique, réglementaire, économique ou financière, susceptibles de freiner la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer entre la France et ses voisins ;
- de préconiser les mesures de nature à accélérer la mise en œuvre des autoroutes de la mer tant au niveau national qu'au niveau communautaire en veillant au caractère opérationnel des mesures proposées.

Il ressort de ce rapport remis fin mai 2009 que le succès d'une autoroute de la mer nécessite une intervention forte de la puissance publique tant au niveau de l'offre, pour l'acquisition des navires et des aides au démarrage, en affectant aux projets d'autoroutes de la mer une partie des recettes de «l'écotaxe poids lourds», qu'au niveau de la demande, par des incitations à utiliser l'autoroute de la mer, comme l'«écobonus»¹ par exemple. Le groupe a repris à son compte les conclusions du rapport.

Le constat partagé sur le caractère insuffisant et inapproprié des aides communautaires pour la création de véritables autoroutes de la mer suppose des inflexions significatives des programmes concernés. La création d'un écobonus communautaire, dans le cadre de l'évolution du programme Marco Polo, semble être le niveau le plus approprié, dès lors qu'elle permettrait d'intégrer dans la prise en compte de l'écobonus toute la façade maritime concernée (et pas seulement la portion de route évitée dans les Etats ayant adopté le dispositif).

Sur le papier, la formule de l'écobonus présente le double avantage de la neutralité et de la simplicité : neutralité puisqu'il n'est réservé à aucun bénéficiaire désigné a priori ; simplicité, puisqu'il se présente sous la forme d'un « guichet », sans montage contractuel et sans formalités excessives.

Dans la perspective de la définition du programme Marco Polo II pour la période postérieure à 2013, des modifications pourraient être apportées au programme tant sur les types d'actions aidées que sur les modalités et les conditions d'obtention de l'aide (y compris les seuils d'éligibilité des projets, les durées de convention de subvention, etc).

L'expérience des autoroutes de la mer franco-espagnoles a apporté deux grands enseignements :

i) le dispositif d'aide doit être au service des projets et non l'inverse : au service, cela veut dire s'inscrire, autant que possible, dans son calendrier et prendre en compte, non seulement les coûts, mais aussi les risques supportés par le projet, l'aide étant un élément du plan de financement ;

ii) les dispositifs actuels sont nombreux et compliqués d'utilisation : il faut réfléchir à les harmoniser (règles d'éligibilité, taux, durée...), voire pour certains à les fusionner, et en simplifier les conditions d'accès, particulièrement s'agissant de l'articulation entre les projets et leur sélection par les Etats d'une part (appels à projets des Etats) et par la Commission européenne d'autre part (au titre des programmes RTE-T ou Marco Polo). Les possibilités d'articulation et de complémentarité éventuelles entre les différents instruments communautaires et nationaux s'avèrent complexes car ces instruments ont été construits indépendamment les uns des autres. Les acteurs du secteur des transports se trouvent

1

L'écobonus est un mécanisme mis en place en Italie. Une présentation plus complète en est faite au point 6a.

confrontés à une pluralité d'instruments parfois concurrents, et à des montages entre les différents dispositifs trop compliqués ou trop risqués ou à l'issue aléatoire pour qu'ils puissent les inclure dans les offres. Pour éviter les hiatus entre les projets potentiellement sélectionnés par la Commission et les projets soutenus par les Etats membres, il apparaît indispensable de rapprocher les procédures nationales et communautaires pour tendre vers une analyse conjointe. Une proposition, déjà formulée par la France, pourrait être d'associer plus étroitement et plus effectivement la Commission et les Etats concernés, dans leurs initiatives respectives, à la sélection des projets et de mieux coordonner les calendriers des différents appels à projets. La création du guichet unique au début de l'année 2010 par la Commission européenne est une première étape.

Sans attendre d'éventuelles modifications de la législation européenne, des actions concrètes engagées en 2009 témoignent de la volonté du gouvernement français de promouvoir le transport maritime de fret.

- Soutien au développement des autoroutes de la mer

L'Etat français est partie prenante des deux appels à projets européens lancés en 2009 : appel à projets « West Med Corridors of the Sea » en juin ; appel à projets en zone mer du Nord en novembre. Le 28 avril 2009, la France et l'Espagne ont signé l'accord leur permettant de contribuer au financement à hauteur de 15 millions d'euros par Etat et par projet des deux liaisons sélectionnés sur la façade Atlantique. Le processus de ratification est désormais engagé, le projet de loi ayant été présenté lors du Conseil des ministres du 10 février 2010.

- Simplification des démarches administratives

Dans son plan d'action pour la logistique du transport de marchandises daté 18 octobre 2007, la Commission européenne annonçait réfléchir à des propositions législatives pour la création d'un document de transport unique pour l'ensemble des modes de transport. Dans cette logique, la Direction des Services de Transport, ainsi que la Direction générale des Douanes et Droits Indirects, ont appuyé l'expérimentation par un commissionnaire de transport du document unique proposé par le Bureau de Promotion du *Shortsea Shipping* (BP2S). Cette expérimentation sur un trafic correspondant aux conditions d'utilisation du document est un préalable indispensable à la crédibilité du mécanisme.

- Soutien aux opérateurs de transport maritime à courte distance

L'appel à manifestation d'intérêt pour l'aide au démarrage d'une nouvelle ligne de transport maritime à courte distance publié fin octobre 2009 et ouvert jusqu'en fin juin 2013 vise à soutenir la création de lignes maritimes (ou fluvio-maritimes) régulières entre ports français ou entre des ports français et des ports communautaires. Les projets soumis doivent correspondre à la mise en place d'une liaison alternative au transport routier, ceux qui intègrent d'autres modes de transport (transport combiné) seront prioritaires.

a1 : Création d'un éco-bonus à la française, l'Ecomer

Plusieurs difficultés d'ordre technique, réglementaire, économique ou financier, susceptibles de freiner la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer en France et chez ses voisins, ont été ainsi exposées, tandis que dans le même temps, ont été préconisées des mesures de nature à asseoir le succès de ces projets. Parmi celles-ci, la nécessité de mettre en place des dispositifs pouvant faciliter l'offre mais aussi la demande, à l'image de « l'écobonus » italien. Les modalités de fonctionnement de l'écobonus italien sont résumées dans la fiche « l'écobonus » établie par BP2S, ci-jointe en annexe.

S'agissant de la création d'un écobonus à la française, baptisé ECOMER par le COMOP, cette mesure s'avèrerait consensuelle entre chargeurs et transporteurs. Elle serait indéniablement l'une des principales décisions à prendre dans le sillage du Grenelle de la mer.

L'ECOMER est une aide d'Etat accordée à tout utilisateur de transport intermodal, avec section de parcours maritime, pour le transport de tout UTI (unité de transport intermodal) sur une ligne maritime éligible considérée.

1 - Principes généraux

Dans son principe, l'Ecomer doit être considéré comme un facteur d'ajustement permettant de rétablir l'équilibre entre le coût de transport d'une marchandise issu d'une solution « tout route » et celui offert par une alternative « mer/route ».

Plusieurs principes ont présidé à la conduite de la réflexion :

- l'Ecomer doit bénéficier directement à l'utilisateur de transport (chargeur, organisateur ou commissionnaire de transport, transitaire, transporteur routier, etc...) qui décide d'emprunter partiellement la voie maritime, au lieu et place de la voie exclusivement routière, pour le transport de tout UTI – Unité de Transport Intermodal -(conteneur, camion, remorque routière, etc...).
- En ce sens, l'Ecomer n'est pas une aide directe versée au prestataire du service maritime pour l'aider à améliorer sa compétitivité, mais au client de ce dernier pour lui compenser le surcoût (éventuel) qu'induit le choix intermodal. L'Ecomer se distingue ainsi de l'écobonus, qui est versé exclusivement aux transporteurs routiers, et sous certaines conditions de fréquence minimum d'utilisation de la ligne maritime.
- En tant que facteur d'ajustement, l'Ecomer doit s'apprécier, dans son montant, suivant les spécificités de la ligne maritime éligible considérée. Il doit également être révisable périodiquement, à la hausse ou à la baisse, en fonction des variations de ces spécificités, mais également en fonction de celles de tous les paramètres extérieurs

pouvant influencer, directement ou indirectement, favorablement ou défavorablement, sur la compétitivité de la solution intermodale.

2 - Structure et fonctionnement de l'Ecomer

Dans un premier temps, on ne considère que les transports intermodaux effectués exclusivement sur le territoire national, étant entendu qu'il conviendra d'étudier, dans un second temps, au cas par cas, pour les transports intra-européens – en l'absence d'un Ecomer européen généralisé – le couplage de l'Ecomer avec les autres systèmes d'aide existant, tel l'écobonus.

Le fonctionnement de l'Ecomer est assuré par une structure publique (SP) – à l'image de la RAM (« Rete Autostrade del Mare ») italienne chargée :

- de définir conditions d'éligibilité à l'Ecomer ;
- de calculer, pour chaque type d'UTI (Unité de Transport Intermodal), le montant de l'Ecomer, et de procéder à ses révisions périodiques ;
- de collecter le montant total de l'aide publique consentie (Etat, collectivités locales) sur l'ensemble des lignes éligibles ;
- de verser le montant de l'Ecomer dont bénéficie chaque utilisateur de la ligne maritime considérée ;

étant entendu que :

- le montant de l'Ecomer doit être le plus faible possible et décroissant dans le temps (toutes conditions égales par ailleurs) ;
- son fonctionnement doit être simple et assurer une totale transparence ;
- l'Ecomer ne doit pas engendrer de quelconque distorsion de concurrence entre les divers modes de transport ni entre prestataires d'un même mode.

3 - Schéma d'organisation maritime de l'offre de transport intermodale mer/route

On propose que la partie maritime de l'offre de transport intermodal mer/route soit construite selon le schéma suivant. Sur une ligne donnée, éligible à l'Ecomer, un organisateur de transport multimodal dispose d'un ensemble de matériels navals pouvant assurer, entre les ports de la relation considérée, un trafic :

- régulier
- d'une fréquence significative de départs par jour dans chaque sens, à horaires fixes,
- d'une capacité de transport suffisante en slots.
- pérenne, compte tenu de la structuration du système et des garanties décrites ci-après, apportées par chaque intervenant.

L'expérience montre que l'aide financière n'est pas suffisante si elle n'est pas accompagnée de garanties assurant les critères essentiels de crédibilité et de pérennité, avec une fréquence suffisante donnée, de la ligne maritime. Il convient, à cette fin, que la puissance publique puisse assurer, en complément d'une pure aide financière, et en sa qualité d'aménageur du territoire, sa part de risque opérationnel aux côtés de l'organisateur de transport multimodal.

En ce sens, on peut proposer le schéma suivant qui permet d'offrir un vrai service public offert à tous :

- L'Ecomer est financé par la puissance publique, Etat et collectivités locales, réunis dans une structure publique (SP) unique chargée de la redistribution de l'Ecomer à tous les utilisateurs de la ligne maritime éligible.
- Plusieurs utilisateurs de transport privés s'associent avec la structure publique (SP) au sein d'une société d'économie mixte (SEM) avec une répartition du capital bien définie à l'avance. Cette répartition sera variable dans le temps, avec toutefois un minimum statutaire pour la représentation de la totalité des intérêts privés.
- La SEM s'engage à long terme, auprès de l'organisateur de transport multi modal (OTM) à utiliser l'ensemble des slots du matériel naval, mis à sa disposition par l'(OTM), affrètement du matériel naval, sélectionné, après appels d'offres, auprès d'un armateur.
- Par ailleurs, les statuts de la SEM prévoient que, corrélativement à l'engagement à long terme fourni à l'(OTM) par la SEM d'utiliser la totalité des slots, chaque associé s'engage, sur la même durée long terme, à utiliser un nombre de slots en proportion des droits sociaux qu'il détient dans la société.
- L'engagement de chacun est matérialisé par le versement annuel d'une contribution représentative du droit d'utilisation permanente (DUP) du nombre de slots qui lui sont réservés.
- Les associés privés de la SEM utiliseront leur droit à utilisation permanent (DUP) pour leurs besoins propres de transport.
- La structure publique (SP) n'ayant aucun besoin de transport propre à satisfaire, demandera aux services de la SEM de commercialiser, pour son compte, sur le marché, les slots dont elle dispose au titre des (DUP) qu'elle détient. Cette commercialisation s'effectuera auprès d'utilisateurs de transport occasionnels ou d'une surface insuffisante pour s'engager à long terme sur une utilisation de la ligne maritime.

En tant que facteur d'ajustement entre deux modes de transport, l'Ecomer doit s'entendre, en première analyse, comme représentant la différence entre le coût total de transport par la voie intermodale et celui de la solution "tout route", calculée sur des parcours différents reliant les mêmes origine et destination.

Les frais de manutention portuaire et le surcoût lié au pré et post-acheminement entreront en ligne de compte dans le calcul.

Outre ces éléments, il faut également introduire deux conditions supplémentaires :

- Les utilisateurs de transport qui, en tant qu'associés de la SEM, se sont engagés à long terme dans l'utilisation de la ligne doivent bénéficier d'un tarif préférentiel (- 10%) ;
- Pour être incitative, l'alternative intermodale doit générer une diminution (-20%) du coût total de transport par rapport à la solution exclusivement routière.

Ainsi posé, le calcul de l'Ecomer doit s'effectuer, pour chacune des lignes maritimes qui y sont éligibles, en tenant compte des différents paramètres qui leur sont propres.

Les montants respectifs de l'Ecomer ainsi calculés pour chacune d'elles devra également s'apprécier par rapport aux économies sur les coûts indirects que procure l'alternative intermodale, ceci en utilisant la "Méthode par les coûts externes" et la "Méthode par les tonnes-kilomètres", validées par la Commission Européenne et utilisées dans le calculateur Marco Polo II.

Pour mémoire, les coûts externes retenus sont de 0,035 €/tkm pour la route et de 0,009 €/tkm pour la mer. Les tonnes- kilomètres évitées sont évaluées à 2 €/500t-km routières évitées. Des fiches de modélisation de calculs sur diverses relations, établies par BP2S, sont jointes en annexe.

Le principe de l'Ecomer, associé au montage juridico-financier proposé ci-dessus, n'introduit aucune distorsion de concurrence, grâce à sa caractéristique d'aide ouverte à tous les décideurs logistiques terrestres et non pas à un seul armateur.

Il permet aussi la liquidité du marché, dès lors que les parts de capital de la SEM sont librement cessibles, permettant ainsi, à tout moment, l'accès à de nouveaux associés, soit par cession totale ou partielle des parts d'un associé privé, soit par cession de parts appartenant à la structure publique (SP).

Ce montage procure également une transparence des coûts (et donc une optimisation du montant de l'Ecomer) dès lors que le matériel naval est sélectionné par appel d'offres sur le marché et que les autres coûts d'exploitation sont aisément contrôlables.

Enfin, et surtout, il permet:

- de garantir l'équilibre d'exploitation de la ligne (et donc sa crédibilité et sa pérennité) grâce à l'engagement de la SEM ;
- d'éviter tout dérapage dès lors qu'un accord définitif sera intervenu, préalablement à la création de la ligne, sur le pourcentage de répartition public/privé du capital de la SEM au moment de sa création.

La réflexion sur l'Ecomer devra être intégrée à la révision du programme Marco Polo pour la période postérieure à 2013. Le système d'écobonus tel qu'il existe en Italie est complexe à gérer. Comparativement, le schéma de remboursement de Marco Polo est beaucoup plus simple. L'extension du système à un niveau européen nécessitera une simplification des procédures, par exemple via des chambres de compensation. De plus ce système européen devra être adapté à la grande diversité des acteurs concernés et les mettre tous sur un pied d'égalité.

a2 : Définition d'une structure juridico-financière adaptée : SEM, PPP, DSP...

Il faut explorer les différentes hypothèses de structuration juridico-financière qui permettent d'apporter une solution aux limites financières (taux, plafond et durée) des dispositifs d'aide existants. Ces structurations devront notamment apporter des réponses à la question de l'achat des navires, qui affecte les bilans des opérateurs de lignes de transport maritime et constitue, de ce fait, une barrière à la pérennité des lignes maritimes. À cette fin, il convient de vérifier si la constitution d'un SIEG pour la création d'une autoroute de la mer répond aux critères établis par la Cour de Justice européenne. Il faut également prendre en considération la création d'une Société d'Economie Mixte (SEM), qui – comme évoqué au paragraphe précédent – pourrait être propriétaire du navire mis ensuite à disposition de l'opérateur.

a3 : Nomination d'une personnalité chargée de la promotion des autoroutes de la mer et du cabotage

Il ressort des échanges du sous-groupe que d'une part l'accès des opérateurs à l'information sur le dossier des autoroutes de la mer est difficile, et que, d'autre part ce sujet implique une grande diversité d'acteurs. La désignation d'un interlocuteur unique au niveau ministériel favoriserait la coordination des échanges et des initiatives sur toutes les questions relevant de ce dossier.

Le groupe recommande de nommer une personnalité ayant une autorité reconnue auprès des acteurs économique de la chaîne logistique et une légitimité auprès des pouvoirs publics pour réunir les différentes parties intéressées à la réalisation des autoroutes de la mer et au développement du transport maritime à courte distance.

Au-delà de son rôle au niveau national, cette personnalité référente aurait une fonction de représentation et de pression en Europe et serait l'interlocuteur privilégié du coordonnateur européen. Ce rôle sera particulièrement important dans le cadre de la définition du prochain programme européen Marco Polo.

a4 : Réalisation d'un inventaire et d'une synthèse des études existantes sur l'évaluation du coût de passage portuaire, sur les analyses comparatives entre mode de transports et, plus spécialement sur les transports maritimes de proximité

Le groupe a évoqué la densité du nombre des études réalisées par de multiples consultants à la demande de l'Union européenne, de l'Etat, des collectivités territoriales, des ports, des transporteurs. De plus, il a fait état d'une mauvaise diffusion des travaux déjà entrepris. Il demande à ce qu'un inventaire puis une synthèse de tous les documents parus soient réalisés.

Cette démarche permettra de faciliter l'évaluation des projets quant à leur impact environnemental et à leur utilité socio-économique (meilleur respect de l'environnement pour des transports de masse ; repos des chauffeurs pendant la traversée ; sécurité plus grande par rapport à la route)... . L'objectif de ce travail est aussi de mettre en relief les mesures les plus efficaces qui restent à mettre en œuvre pour favoriser le développement des transports maritimes de proximité.

a5 : Création, harmonisation et simplification de règles uniformes de transport dans un espace juridique européen

Le groupe revendique des conditions pour le transport maritime qui ne soient pas plus contraignantes et onéreuses que celles des transports terrestres. Pour y parvenir, il est nécessaire, dans un premier temps, de recenser toutes les simplifications envisageables dans les procédures liées au passage portuaire du navire et de la marchandise dans une relation nationale ou internationale de proximité, régulière et fréquente.

Des mesures de simplification et de codification des règles applicables au transport maritimes sont exposées plus précisément dans la partie 6 c de ce document.

Comme il en a été fait état en supra, des démarches de simplification ont déjà été proposées. Il faudrait charger le BP2S avec l'AUTF et les organismes professionnels de transport et de logistique (TLF, FNTR,...) de conduire l'expérimentation du document unique.

a6 : Incitation des régions européennes maritimes à développer des transports maritimes par zone/façade

Les membres du groupe souhaitent que des actions soient engagées pour encourager les collectivités territoriales à se réunir pour promouvoir le transport maritime de proximité. Ils demandent à ce que la Commission européenne soit sollicitée pour développer une information auprès des différentes structures interrégionales sur les possibilités d'aides qui peuvent être accordées en ce sens

Ils sollicitent l'inscription dans les programmes européens de coopération interrégionale (INTERREG) de moyens permettant la réalisation de lignes maritimes locales, lesquelles favorisent la création d'emplois et participent à l'attractivité des territoires.

6c

« Préciser les modalités de desserte des grands navires (feeder) »

c1 : Utilisation optimisée des installations et infrastructures portuaires existantes en les modernisant, tout en réduisant leurs impacts sur l'environnement. Création de nouvelles zones portuaires, nécessaires notamment pour favoriser la massification des trafics en vue d'un meilleur report modal, sous condition de leur faisabilité à la fois au plan économique et environnemental et après concertation sur les enjeux économiques sociaux et environnementaux.

Si la fonction première des ports est une fonction économique, caractérisée par la concentration sur un espace limité d'un nombre important d'activités industrielles et de transports, les ports doivent aussi veiller à ce que cette fonction s'inscrive dans une logique de développement durable, respectueuse de l'environnement.

L'un des objectifs de la réforme portuaire actuellement mise en oeuvre, avec notamment les nouvelles responsabilités confiées aux gestionnaires portuaires en matière d'aménagement, assurées en lien avec les autres acteurs portuaires, est justement de permettre une prise en considération le plus en amont possible des questions environnementales dans le développement économique des ports.

Le développement des ports constitue une priorité car il faut adapter les ports non seulement aux évolutions de trafic, mais aussi aux besoins nouveaux, notamment des métropoles et développer des services portuaires dans l'intérêt général.

Aussi :

- « L'activité portuaire doit veiller à utiliser au mieux les installations et infrastructures existantes en les modernisant tout en réduisant ses impacts sur l'environnement.

- la création de nouvelles zones portuaires, qui est nécessaire, notamment pour favoriser la massification des trafics en vue d'un meilleur report modal, est conditionnée par leur faisabilité à la fois au plan économique et environnemental et ne pourra se faire qu'après concertation sur les enjeux économiques sociaux et environnementaux».

Cette proposition est, in extenso, celle issue du consensus du groupe de travail.

Un besoin de vigilance et d'évaluation a été exprimé sur l'impact de réglementations futures sur cette orientation fondamentale.

c2 : Développement de l'étude sur le port marchand du futur et les opérations « off-shore » (transbordement), pour réduire les emprises portuaires à terre et améliorer la qualité des services portuaires.

Parmi les engagements du Grenelle de la Mer figure un engagement n°5.b « Conceptualiser d'ici 2015 le port « off-shore » de commerce intégrant les liens « mer-terre » avec un bilan coûts-avantages économiques et écologiques d'un port off shore par rapport à un port terrestre ». Il reviendra au groupe de travail « Port marchand du futur » piloté par M. Jean Pierre Lecomte d'examiner les modalités de mise en oeuvre de cet engagement, à caractère prospectif.

Le groupe de travail placé auprès du Conseil supérieur de la marine marchande a souhaité marquer son intérêt pour ce sujet, tant l'évolution de la taille des navires, l'apparition de technologies nouvelles ainsi que les contraintes nautiques et terrestres conduisant, nécessairement, à la recherche de solutions innovantes sur rade et en mer.

Il est également proposé de ne pas limiter le traitement de cet engagement à la seule notion de port off shore - notion qui au demeurant devra être précisée - mais de l'étendre à des opérations qui pourraient être pratiquées « off shore », en particulier pour le transbordement.

Le groupe préconise, en outre, le développement de la recherche sur ce sujet.

c3 : Pérennisation des ports de proximité pour les vracs. Développement de terminaux à conteneurs par façade et promotion du transport maritime de proximité.

Cette proposition part du constat qu'il serait aberrant de transporter par voie terrestre des vracs sur de longues distances. Il est permis d'affirmer que grâce au transport maritime de proximité, il n'y a pas de petit port.

Il est également souhaitable que chaque façade maritime dispose d'une offre de service pour le trafic conteneurisé, trafic qui ne cesse d'augmenter et vis à vis duquel les ports français doivent absolument se positionner par rapport aux autres ports européens

6d

« Simplifier et codifier les règles applicables au transport maritime en particulier les formalités douanières : le transport maritime ne doit pas subir plus de ruptures de charges et de formalités administratives, en particulier douanières, que le transport routier homologue ».

Le groupe de travail a identifié une série d'éléments relativement critiques concernant les règles applicables au transport maritime et propose des solutions adaptées. En ce qui concerne les formalités douanières, celles-ci seront discutées avec la Direction générale des douanes et droits indirects.

d1 : Élaboration de règles uniformes pour tous les modes de transport et, dans l'immédiat, clarification des règles applicables au Transport Maritime.

La loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 relatifs au transport maritime fixent le Droit interne. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 et les règles de Hambourg sur le transport maritime sous connaissement trouvent concurremment à s'appliquer selon des systèmes complexes. La ratification au moins en Europe des Règles de Rotterdam est susceptible de contribuer à réduire la confusion existante à raison des textes multiples. Cependant en perspective de l'application des règles de Rotterdam, il y a lieu de favoriser le concertation entre les différentes parties de la chaîne logistique.

Il est recommandé de poursuivre le processus engagé de concertation avec toutes les parties prenantes sur cette question. Puis, le cas échéant, dans un second temps, le droit français devra être adapté aux règles de Rotterdam.

d2 : Adaptation en droit français de l'action déclaratoire en non responsabilité.

Il existe en droit étranger, notamment anglo-saxon, une action qui permet à une partie de saisir son tribunal national pour lui demander de juger sa non responsabilité. Cette action a pour conséquence de permettre à la partie étrangère le recours systématique à ses propres tribunaux. L'adoption de cette action en Droit Français permettrait de donner compétence aux juridictions nationales pour de nombreux litiges à caractère maritime.

La disposition serait nécessairement de nature législative : modifier les lois maritimes, le code des assurances et le code de procédure civil. Un article supplémentaire de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritime pourrait suffire :

« Toute partie doit détenir le droit de demander à la juridiction compétente au fond de rendre un jugement déclaratoire statuant sur la responsabilité ou sur toute autre question nécessitant une déclaration. La juridiction saisie pourra rendre un tel jugement

même si la partie qui engage l'action n'est pas celle qui a subi le préjudice mais celle à qui l'on peut réclamer réparation ».

Il pourrait être inséré aux articles 54 de la loi du 18 juin 1966 (transport), L172-31 du code des assurances et 7 de la loi du 7 juillet 1967 (événements de mer) ou faire l'objet d'un texte général. (il vise la loi 66-420)

d3 : A l'instar de la pratique suivie dans certains pays concurrents, suppression du système déclaratif français à la douane qui impose le paiement de la TVA à l'importation aux importateurs français (paiement pouvant être différé jusqu'au 25ème jour du mois suivant celui de l'importation).

Les réceptionnaires Français s'estiment pénalisés lorsqu'ils importent directement en France. Les PME sont principalement concernées. Les ports concurrents profitent d'une option favorable d'une directive communautaire permettant du choix de paiement de la TVA, ou à l'administration fiscale, ou aux douanes. Pays -Bas et Belgique ont opté pour le recouvrement fiscal. Il y a lieu d'harmoniser les systèmes et de supprimer la distorsion de concurrence.

Une évaluation du bénéfice de la mesure a été menée pour le Pas-de-Calais. Si l'on compare le ratio des marchandises passant par la France entre les grandes entreprises, qui peuvent passer une convention avec la douane, et les autres, on constate que les petites entreprises sont moins actives en France. Si l'on alignait leur ratio sur celui des grandes entreprises, plus de 300 emplois pourraient être créés. Si 80 % des entreprises rapatriaient leurs activités, on arriverait à la création de plus de 500 emplois. Cette estimation ne recouvre que le seul Pas-de-Calais, mais la proximité de la frontière belge renforce l'effet de détournement de trafic.

La cour des comptes qui s'est intéressée à la question, devrait être en mesure de formuler des recommandations sur ce sujet intéressant plusieurs ministères.

d4 : Suppression de la présomption de culpabilité dans le principe douanier d'intérêt objectif à une fraude : inversion de la charge de la preuve en harmonisation avec la pratique des pays concurrents.

Il existe en France une présomption de responsabilité à l'encontre du propriétaire du moyen de transport et/ou le transporteur de la marchandise frauduleuse. La sanction peut être la confiscation du moyen de transport, ayant pour conséquence la saisie de celui-ci. Le transporteur doit bénéficier, comme en droit commun, de la présomption d'innocence. Les transporteurs maritimes et les ports concurrents, qui opèrent à l'étranger, n'encourent pas le même risque de la présomption de culpabilité Leurs coûts sont donc moindres, notamment en matière d'assurance. En outre, ils n'assurent pas les conséquences du risque.

La notion douanière d'intérêt objectif à une fraude permet la confiscation du matériel ayant servi à cette fraude, sans qu'il soit besoin de prouver pénalement la responsabilité du propriétaire de ce matériel. Le délit est constitué même en l'absence d'intention délictueuse du propriétaire du bien ; il présente un caractère objectif. C'est un des exemples de la spécificité des règles douanières en matière répressive. La pratique de transiger sur des amendes en est une autre illustration. Les montants d'amende sont très fortement réduits par rapport au taux plein si le plaignant ne conteste pas l'infraction, mais l'effet est que celui-ci préfère payer même s'il ne s'estime pas en tort, plutôt que de courir le risque de subir le taux plein.

Ces pratiques sont globalement défavorables à l'attractivité des ports français, si on les compare à celles des Etats voisins de la France, où les douanes doivent prouver la culpabilité.

Charles Génibrel juge que la douane au niveau de ses dirigeants a, plus que par le passé, conscience de l'effet de ses pratiques sur le commerce. Néanmoins, au niveau des agents, cette évolution favorable est compromise par des raidissements corporatistes, induits par les mutations et restructurations profondes que subit la douane.

Le concept de l'intérêt objectif à la fraude permet de condamner un transporteur ou un chargeur innocent sans que sa culpabilité ait été établie, simplement parce que l'on a trouvée une marchandise non déclarée ou en contrebande dans une cargaison ou un moyen de transport.

Si l'on veut faciliter le recours au transport maritime, il est temps d'abroger de telles règles, fortement dissuasives de ce recours en raison de leur injustice.

Le texte concerné est l'article 399 du Code des douanes. Là, il s'agit de supprimer certains mots, à savoir :

« comme intéressés d'une manière quelconque »

et surtout :

« 2. Sont réputés intéressés : a) les entrepreneurs, membres d'entreprise, assureurs, assurés, bailleurs de fonds, propriétaires de marchandises, et, en général, ceux qui ont un intérêt direct à la fraude ; »

La nouvelle rédaction serait la suivante :

« 1. Ceux qui ont participé à un délit de contrebande ou à un délit d'importation ou d'exportation sans déclaration sont passibles des mêmes peines que les auteurs de l'infraction et, en outre, des peines privatives de droits édictées par l'article 432 ci-après.

2. Ceux qui ont coopéré à un ensemble d'actes accomplis par un certain nombre d'individus agissant de concert, d'après un plan de fraude pour assurer le résultat poursuivi en commun sont passibles des mêmes peines que celles visées au 1. »

Les termes « coopéré », « actes accomplis », « agissant de concert d'après un plan de fraude » et « résultat poursuivi en commun » exigent la démonstration de la preuve de

la fraude. Au contraire, l'intérêt à la fraude est un délit objectif automatique qui ne nécessite pas pareille démonstration.

Dans la logique de ces modifications, il faudrait aussi supprimer dans l'article 414, « la confiscation des moyens de transport ».

d5 : Problème de perception des droits des douanes et des droits indirects en cas de perte ou de destruction accidentelle des marchandises.

La douane perçoit des droits pour une marchandise, même lorsque celle-ci a été perdue ou volée avant son dédouanement. Il conviendrait de vérifier la base juridique sur laquelle se fonde la douane en la matière. Une évolution s'avère souhaitable dans la mesure où elle introduirait plus d'équité et serait bénéfique à l'attractivité des ports français. En effet, l'interprétation française des textes pénaliserait les importateurs français. Il faut que la pratique française soit la même que celle des ports concurrents.

Ainsi, le groupe de travail préconise une concertation interministérielle pour l'application du code communautaire des douanes et une réflexion dans le cadre du nouveau code des douanes communautaire, dit code des douanes modernisé devant entrer en vigueur en juin 2013.

Le texte concerné est l'article 206 du Code des Douanes. Il suffirait d'ajouter quelques mots pour atteindre l'objectif poursuivi :

« Aucune dette douanière à l'importation n'est réputée prendre naissance à l'égard d'une marchandise déterminée... lorsque l'intéressée apporte la preuve que l'inexécution des obligations... résulte de la destruction totale, du vol ou de la soustraction frauduleuse de la marchandise à l'insu de l'intéressé ou de la perte irrémédiable de ladite marchandise pour une cause... ». (le reste inchangé).

d6-d7 : Outre-Mer

Chaque espace ultramarin, du fait de sa région (Pacifique, Océan indien, Caraïbe, Amérique du sud, Atlantique nord), détient sa spécificité en matière de transport maritime, qu'il s'agisse du transport de fret ou du transport de passagers. Une réforme de ses ports est prévue pour les moderniser, à l'instar de la réforme des ports maritimes de métropole relevant de l'Etat.

Le cabotage maritime tient une place différenciée, selon chaque région. Il est un élément majeur de développement de l'économie ultramarine, en tant que mode de transport fluide, rapide et parfois complémentaire (ou de substitution) à une desserte aérienne. Or, il est constaté que l'économie des régions insulaires est insuffisamment tournée vers son environnement proche pour des raisons diverses, au nombre desquelles les difficultés

relatives aux formalités administratives de toute nature. Ce constat est vrai tant pour les marchandises que pour les passagers, ce qui contribue à freiner le développement du cabotage maritime et du tourisme régional.

d6 : Passagers (Outre-mer) - Évaluation de l'impact des mesures proposées par le Comité interministériel de l'Outre mer, région par région. Proposer les adaptations locales nécessaires.

Le Comité interministériel de l'Outre mer a proposé des mesures pour faciliter la circulation des personnes. Il s'agit de favoriser le tourisme, les voyages d'affaires, l'intégration régionale et de simplifier les procédures de visa de court séjour. Ces mesures doivent être évaluées par les acteurs locaux, qui doivent formuler et assumer les adaptations proposées.

Le Comité opérationnel juge nécessaire de favoriser des structures locales efficaces pour l'évaluation et la mise en œuvre d'une politique adaptée des transports maritimes.

d7 : Fret (Outre mer) – Adaptation des règles relatives aux marchandises en transbordement.

Pour les régions insulaires, le transbordement est une voie privilégiée de développement économique. L'accélération des processus de transmissions de données par voie électronique doit être mise en œuvre. En outre, les propositions présentées en mesure 6d concernant notamment la simplification des règles applicables au transport maritime sont aussi pertinentes pour les régions ultra-périphériques que pour le territoire métropolitain.

Le Comité opérationnel juge nécessaire l'adaptation de la réglementation à la problématique du transbordement en Outre-Mer.

6e

« Mener des analyses comparatives des dispositifs d'aides au transport maritime entre les situations nationales et étrangères ».

Cet engagement peut se décliner en trois types de mesures :

e1 : Soutien au transfert modal : permettre aux régions de participer au financement des évitements de transport routier, même en l'absence d'escale maritime dans lesdites régions.

Il faut informer les exécutifs régionaux sur les orientations communautaires relatives aux aides publiques régionales en matière de transport, et en particulier celles contribuant au report modal.

Cette information doit s'accompagner de la diffusion d'une information adaptée sur l'eurocompatibilité des mesures de transfert modal.

e2 : Aides aux infrastructures portuaires: pérenniser la possibilité pour les États de financer les infrastructures lourdes.

Depuis plusieurs années, la Commission européenne annonce la publication de lignes directrices (guidelines) en matière d'aides d'Etat dans le secteur portuaire. En 2009, l'Espo (organisation européenne des ports), d'une part, et l'administration française, d'autre part, sont intervenues auprès d'elle, afin d'obtenir rapidement la production de ces lignes directrices, de manière à doter les ports européens d'un cadre de concurrence équitable. Cette demande reste d'actualité.

Aussi, il est souhaitable que la rédaction de ces lignes directrices communautaires soit réalisée aussi vite que possible car il est important que des critères objectifs permettent la qualification des aides et que la transparence comptable prévienne des situations de distorsion de concurrence

Il est également essentiel que ces lignes directrices valident le financement des infrastructures lourdes par les États, toute autre analyse étant préjudiciable pour les ports et en contradiction avec l'objectif de la Commission de favoriser la compétitivité des ports européens.

A cette fin, le groupe juge nécessaire d'attirer l'attention de la représentation française sur la demande de publications de guidelines partageant la même analyse que celles de l'ESPO et des autorités françaises .

e3 : Situations monopolistiques

Egalement en matière de cadre de concurrence équitable et de transparence, Il y a lieu de s'inquiéter des phénomènes amplifiés à l'échelle mondiale d'hyperconcentration dans le secteur de la manutention portuaire et des risques de limitation drastique de la concurrence dans le transport maritime et d'en alerter la Commission européenne.

6f

« Développer un réseau inter-îles permettant leur véritable intégration dans l'économie de leur région, en particulier en Outre-mer. Une expérimentation de transport maritime pourrait susciter et permettre d'évaluer la demande de transport maritime de même qu'une offre complémentaire de cabotage entre les Antilles et la Guyane. Développer un réseau interinsulaire avec la Sardaigne (transport maritime, fret et connexion au gazoduc Galzi). Créer des lignes de bateaux-bus entre les ports corses ; développer le transport de marchandises et de passagers sur le lagon plutôt que de multiplier les routes à Mayotte ; développer le petit cabotage en Guyane. Préserver un service public maritime de continuité territoriale respectueux de l'environnement et porteur de développement économique et social pour la Corse ».

Le développement de réseau inter-îles dans les régions d'Outre-mer, mais aussi en Méditerranée, permettrait une diversification des produits et ouvrirait de nouveaux circuits commerciaux s'inscrivant dans les éventuels développements attendus des APE.

Dans certaines régions insulaires comme la Caraïbe, les échanges de biens de consommation courantes sont trop limités. Il est souvent constaté une absence d'offre de transport aggravée par une inadaptation aux volumes transportés ; d'où un taux de fret élevé.

Pour le transport de passager, le constat est sensiblement le même. Dans les cas où cette offre existe, elle est souvent unique avec un service méritant d'être amélioré en terme d'organisation (jours, horaires...).

Face à ces constats, le Comité opérationnel formule les propositions suivantes :

OUTRE-MER

f1 : Mise en place des équipements (quais, gare maritime) nécessaires à l'accueil et au traitement des passagers et de marchandises.

Les membres du groupe de travail sur l'Outre-mer ont souligné des insuffisances dans ce secteur.

La renégociation des contrats de projets Etat-Régions peut être l'occasion de sensibiliser les collectivités territoriales sur ce sujet.

f2 : rechercher l'unité de transport intermodal (UTI) adaptée au traitement de faibles volumes de fret, parfois non conteneurisés, en adéquation avec les infrastructures des pays voisins.

Le transport de cargaisons spécifiques en faible volume et donc non « conteneurisable » appelle une réponse spécifique. A l'évidence, il y a lieu de rendre compatibles les infrastructures par zone géographique.

Le Comité opérationnel préconise de lancer une étude locale sur ce point.

f3 : Favoriser l'échange des informations dans les régions ultra-périphériques maritimes et les autres pays de la zone.

Le développement d'une bourse électronique au fret par la création d'un site internet dans la caraïbe entre la Guadeloupe, Ste Lucie et la Jamaïque, est une initiative exemplaire. Cette action est financée dans le cadre du programme INTERREG IV et mérite d'être soutenue. Elle pourrait être étendue à d'autres zones dans le cadre d'accords bilatéraux.

f4 : Promotion de l'alternative maritime pour le transport de passagers.

En raison du coût élevé des transports aériens, les insulaires souhaitent une alternative et sont demandeurs de transports maritimes.

Il est donc préconisé d'encourager l'initiative privée.

f5 : Maintien des dispositions spécifiques (mesures fiscales adaptées...) aux entreprises qui souhaitent investir sur ces réseaux.

Les dispositions fiscales des lois applicables ont eu un effet notablement positif sur l'investissement en Outre-mer. Il convient donc de veiller à leur maintien.

CORSE

Les deux thèmes suivants n'ont pas donné lieu à des propositions finalisées:

- Réseau insulaire avec la Sardaigne :
En ce qui concerne les dessertes avec la Sardaigne, deux lignes existent aux départs de Bonifacio et de Propiano. Les transporteurs corses souhaitent le développement de ces lignes. Mais leur rentabilité est faible compte tenu des tarifs que les transporteurs peuvent accepter d'une part, de la nature des marchandises transportées d'autre part

(fret peu rémunérateur). Le trafic reste limité. La mise en œuvre d'un système analogue à la délégation de service public entre Marseille et la Corse pourrait être étudié afin d'accroître le nombre et la fréquence de ces dessertes à condition de trouver le financement correspondant.

- Lignes de bateaux-bus entre les ports corses
Quant aux lignes du type « autobus de la mer », une étude doit préalablement démontrer leur intérêt. Le volume de trafic, essentiellement saisonnier, ainsi que les conditions météorologiques, sont des obstacles à un service régulier de ce type.

Le mécanisme de continuité territoriale entre la Corse et le continent existe depuis 1974. Des délégations de service public ont été successivement conclues après des appels d'offre ouverts à la concurrence après la libéralisation du cabotage européen par Règlement communautaire. Depuis 2001, il y a eu deux DSP, conclues pour une durée de sept ans, ayant pour cadre les lignes entre Marseille et la Corse. Les lignes entre la Corse, Nice ou Toulon, bénéficient d'une « aide sociale » au transport des passagers.

L'offre de transports, encouragée par le dispositif d'aide sociale, s'est fortement accrue sur Nice et Toulon. Parallèlement, le nombre de passagers au départ de Marseille n'a pas augmenté, mettant en difficulté les entreprises délégataires de service public, y compris sur le service fret.

C'est pourquoi, il apparaît nécessaire d'examiner si le dispositif en place (aide sociale et aide publique pour la DSP) produit l'effet positif attendu sur la desserte, sans introduire de distorsion de concurrence. Le Comité opérationnel s'est dit attentif aux conclusions que sera en mesure de formuler Charles Revet, sénateur de la Seine Maritime, qui s'est vu confier une mission sur cette question par le Ministre d'Etat et le Secrétaire d'Etat.

Le Comité a par ailleurs appelé l'attention sur les conséquences environnementales de la multiplication des traversées, en particuliers sur la faune marine et la qualité de l'air. Les engagements internationaux de la France, se doivent d'être respectés par tous les opérateurs participant à la desserte de la Corse.

f6 : révision du mécanisme de continuité territoriale entre la Corse et le continent.

Le Comité juge nécessaire de revoir le mécanisme de continuité territoriale entre Corse et continent d'ici 2013, date de fin de la délégation actuelle. Le nouveau modèle de délégation de service public devrait clairement être orienté vers une activité raisonnée et durable. En particulier, les prochains appels d'offre devraient intégrer :

- Une étude (préalable à chaque appel d'offre), visant à définir les besoins précis de transport maritime entre Corse et continent, et ce pour chaque ligne. La définition de ces besoins permettrait de calibrer l'enveloppe globale.
- Une période de délégation conçue pour pouvoir répondre à l'évolution des besoins susmentionnés.
- Une haute responsabilité écologique du prestataire, en particulier aux regards de l'existence du Sanctuaire international pour les mammifères marins « Pelagos ».

f7 : Préparer le classement du Sanctuaire Pelagos en Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV)

La France s'est engagée sur cet objectif au travers de la Recommandation « Trafic Maritime », votée lors de la 4^{ème} Conférence des Parties (Monaco, 2009). Un tel projet, dont les mesures associées seront prises en concertation avec les armateurs impliqués dans le Sanctuaire Pelagos, offre deux avantages :

- Il permettra, en réglementant au niveau international, d'éviter toute distorsion de concurrence entre les compagnies mettant en oeuvre des mesures volontaires de protection de l'environnement et les autres.
- Il permettra de déployer de manière plus efficace des mesures de gestion conduites dans le cadre du Sanctuaire Pelagos (limitation des risques de pollution et des collisions avec les grands cétacés en particulier).

Cette proposition va également dans le sens des engagements 13.g. (accélérer la procédure visant à faire des Bouches de Bonifacio un parc international marin et une ZMPV) et 16.c. (renforcer les moyens et les mesures de protection du sanctuaire Pelagos en Méditerranée en concertation avec les parties prenantes) du Libre Bleu du Grenelle de la Mer.

La circulation maritime reste autorisée.

f8 : Service Minimum dans les entreprises délégataires du service public maritime de desserte de la Corse

La continuité de la desserte de l'île de Beauté est une nécessité. Il y a lieu d'étudier les conditions de mise en oeuvre des règles de droit commun en matière de service minimum dans les services publics.

6g
« Développer le transport maritime interurbain (« tramways côtiers écologiques») en privilégiant les grands axes et en lien avec les transports terrestres multi-modaux ».

Il convient de développer, pour le transport de passagers, des transports maritimes collectifs en mesure d'offrir une alternative à la congestion terrestre.

A cette fin, il est nécessaire d'encourager la promotion par les collectivités territoriales des transports alternatifs maritimes et leur continuité terrestre.

Il faut également confier aux collectivités territoriales la réalisation et l'exploitation des installations d'embarquement et de débarquement des usagers des transports maritimes interurbains, ces installations nécessaires au fonctionnement de transports collectifs de proximité étant très éloignées des missions des acteurs portuaires.

Cette proposition est valable pour l'Outre-mer comme pour la France métropolitaine.

Des propositions de mesures ont déjà été actées dans leur principe lors du Comité interministériel de l'Outre Mer .

Engagement 45 et actions correspondantes : une politique maritime européenne intégrée

45h

« Poser les bases d'une stratégie intégrée d'un transport maritime soutenable et des ports respectant les principes du développement durable, pour éviter la concurrence par le dumping social et environnemental entre les ports européens. Cette approche doit favoriser la multimodalité intégrée des transports et permettre la cohérence des politiques maritimes, fluviales et terrestres ».

h1 : Développement des dessertes des ports et insertion des plans de desserte des ports (ferroviaires, fluvio-maritimes, fluviaux, sans oublier la route) dans les schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT) à et dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en cours d'élaboration. Coordination entre le SNIT et les SRIT.

Monsieur le député Roland Blum, dans la mission qui lui a été confiée, a proposé des mesures de nature à favoriser le développement des dessertes fluviales et ferroviaires des ports. Le comité opérationnel les approuve.

Un chiffre illustre cet enjeu : plus de 80 % du commerce international transite par la voie maritime.

Les ports français sont donc un acteur clé dans la stratégie globale de report modal, dont l'un des objectifs est la promotion d'une meilleure articulation entre ce mode et les modes de transport alternatifs à la route, pour les marchandises en provenance ou à destination des ports.

Les ports maritimes doivent s'impliquer aux côtés de leurs partenaires locaux, en tant qu'acteurs privilégiés d'une politique territoriale d'aménagement visant à assurer une desserte plus efficace entre ces ports et leur hinterland, pour parvenir à élargir celui-ci, et en privilégiant les modes autres que routiers (fleuve, fer ou cabotage).

1. L'amélioration des dessertes terrestres des ports, en vue, notamment, d'un meilleur report modal au profit de modes alternatifs à la route : une préoccupation commune à l'Etat et aux collectivités territoriales :

Les projets stratégiques adoptés par les grands ports maritimes (GPM) comportent systématiquement un volet consacré au développement de la multimodalité pour leurs dessertes, privilégiant les modes massifiés (fer et voies d'eau).

Ce volet s'appuie sur un diagnostic. Il intègre une cartographie qui aura vocation à être améliorée au fur et à mesure de l'évolution des projets stratégiques.

S'agissant des collectivités territoriales, celles-ci, outre leur contribution à la stratégie portuaire des GPM, participent à des titres différents, à la stratégie des ports décentralisés, dont la gestion leur a été transférée.

Cette politique est déclinée dans les Schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT), élaborés par les Régions, en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des Départements, et en concertation avec les communes et leurs groupements .

La lecture des plus récents SRIT fait ressortir que ces documents prospectifs, à horizon de 20-25 ans, ont intégré les orientations du Grenelle de l'Environnement, dont le développement des dessertes multimodales des ports, en particulier pour les ports les plus importants ou les ports secondaires, avec une prédominance pour le développement de modes alternatifs à la route lorsque le mode routier n'est pas le plus pertinent ainsi que pour une désaturation des axes routiers de transport des marchandises. ».

Il est préconisé par le groupe de travail d'assortir systématiquement chaque projet stratégique des grands maritimes ou leur actualisation d'un plan de desserte bi ou tri modal,.La même

démarche s'impose à l'évidence pour les principaux ports décentralisés (ex : Calais, Toulon, ports bretons, Sète,...) :

2. La coordination entre les politiques portées par les pouvoirs publics et les collectivités territoriales pour les dessertes portuaires :

Cette coordination, sous forme de partenariat pratiqué dans le respect des compétences respectives de chaque partie est principalement assurée :

- au plan national : par les relations entre le gouvernement et le Parlement ainsi que par les relations entre les pouvoirs publics et les instances représentatives des collectivités territoriales;
- au plan supra régional : par la mise en place des conseils de coordination inter-portuaires. Celui de la Seine réunit les trois ports séquanais du Havre, de Rouen et de Paris; celui de l'Atlantique réunit les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes-Saint Nazaire.².

Le développement des pré et post acheminements des marchandises par des modes alternatifs à la route permettant la massification des flux sont un enjeu fort pour ces instances auxquelles participent les collectivités territoriales concernées qui peuvent, à cette occasion, faire lien entre les problématiques des GPM et des ports décentralisés.

- Au plan régional, départemental et local : par une association plus étroite qu'auparavant des collectivités territoriales concernées aux projets de développement des GPM.

Est prévu un schéma national des infrastructures de transport (SNIT)³.

Ce schéma concernera exclusivement les projets portés par l'Etat en matière de modernisation, d'entretien et de développement des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que la réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il devrait aussi préciser, la façon dont l'État entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux.

Le SNIT , qui aura au préalable à son adoption fait l'objet d'une concertation avec le Parlement et les collectivités locales, servira de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour

²

En application de l'article L 102-6 de la loi du 4 juillet 2008, ces Conseils assurent la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial ». Ces conseils doivent s'attacher à bonne exécution de projets d'une envergure particulière (cf création du Canal Seine Nord Europe, politique portuaire de façade).

³ En application des articles 16 et 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement

harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.

Il n'est pas besoin de créer de nouvelles instances pour renforcer la cohérence entre la stratégie des pouvoirs publics en matière de dessertes des ports et celle des collectivités territoriales sur ce même sujet, divers outils de coordination existant à différentes échelles territoriales, qu'il convient d'abord, de faire vivre et d'améliorer.

Afin de conforter le positionnement, y compris à l'échelle européenne des ports français, un suivi permanent des dessertes terrestres (et fluviales) devrait être assuré par le MEDDM , notamment pour une bonne articulation ,entre les Srit (schémas régionaux d'infrastructures des transports élaboré par les collectivités) et le futur SNIT (élaboré par l'Etat) mettant l'accent sur l'intermodalité..

Les éléments qu'il convient pour le groupe de travail de prendre en compte dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) actuellement en cours d'élaboration au MEEDDM :

- pour le mode ferroviaire : les grands contournements ferroviaires (RTET) ; la rénovation des réseaux ferrés portuaires dorénavant sous responsabilité des ports eux-mêmes et le développement de dessertes ferroviaires ; la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité ; la mise en place du grand engagement national pour le fret ferroviaire.
- pour le mode fluvial : le groupe préconise de ne pas prendre de retard dans le projet Seine Escaut ni dans le programme VNF dit « réseau magistral » ; de pousser les études pour les liaisons vers l'Est (Seine Moselle).
- pour le mode routier : le groupe met l'accent sur la nécessité de ne pas oublier que ce mode assure 80% de la desserte portuaire et que les investissements routiers ne peuvent pas s'arrêter, notamment pour « désaturer » le réseau routier.

Une session annuelle d'information du Conseil supérieur de la marine marchande devrait être consacrée par le gouvernement à un point sur l'avancement des projets et réalisations de dessertes portuaires.

h2 : Relier les ports français dans le réseau transeuropéen de transport.

Il convient que les projets portuaires bénéficient d'une admission plus large au RTE-T. Par ailleurs, hormis pour le Grand port maritime de Marseille, les axes ferroviaires de fret retenus pour les corridors européens de fret ne desservent pas les ports de France et tendent à favoriser les Ports concurrents.

Le groupe juge nécessaire une intervention auprès des instances communautaires afin de dénoncer cette distorsion de concurrence et obtenir une révision de ce schéma.

h3 : Développement dans les ports des activités industrielles et logistiques.

La tradition industrielle des principales places portuaires constitue un atout dans la conquête d'activités industrielles novatrices (cf par exemple le développement de technologies vertes sur les sites portuaires) : le « mécano » d'assemblage qui caractérise la production industrielle et les facilités d'import-export qu'elle nécessite trouvent dans les ports une de leurs meilleures localisations possibles.

Dans le domaine logistique, les ports français souffrent de retard par rapport à aux ports concurrents nord-européens : ils génèrent moins d'emplois parce que beaucoup de zones logistiques se sont, depuis vingt ans, établies loin des ports maritimes, des grandes voies d'eau voire des liaisons ferroviaires. Non seulement la Hollande, la Belgique, l'Allemagne ont pris, avant la France, le « virage logistique » mais beaucoup des implantations logistiques françaises sont éloignées des ports et situées le long de grands axes auto-routiers.

Il est souligné que les objectifs du Grenelle en matière de report modal, pas plus que ceux du plan de modernisation des ports, avec la création attendue de 30 000 emplois nouveaux, ne seront par conséquent atteints sans de grands efforts pour faciliter la localisation d'activités logistiques, spécialement liées aux trafics de conteneurs, dans la proximité des ports et avec les dessertes durables appropriés. (voie d'eau si possible, rail en tout cas).

S'il n'est pas question de recourir à une planification des sites logistiques dont la décision d'implantation ne leur appartient pas, les autorités administratives et les élus ont les moyens juridiques de faire prévaloir la cohérence des aménagements. :Il leur est aussi demandé de jouer un rôle « facilitateur » pour favoriser l'implantation de nouvelles implantations logistiques. Cette proposition rejoint l'un des objectifs premiers du plan global de modernisation des ports qui est la création d'emploi, en particulier ciblé sur le secteur logistique.

Les investissements logistiques doivent être facilités autant qu'ils le sont dans les ports concurrents; il s'impose, en particulier, dans le respect des règles communautaires, de simplifier et d'accélérer les procédures d'installation d'entrepôts en zone portuaire en développant par exemple des : formules de guichet unique pour le traitement des différentes procédures administratives ou en encadrant les procédures par des dates pour les services instructeurs.

h4 : Intégration de la manutention sur barge dans les THC (Terminal Handling Charge), comme cela est le cas dans les ports du Nord de l'Europe.

D'une manière générale, le coût de traitement de la marchandise en provenance ou à destination du mode fluvial est élevé. Il y a lieu de réexaminer les conditions de manutention et de transbordement vers le mode fluvial et, plus généralement, pour les transports maritimes de proximité. A cette fin, il faut favoriser la concertation entre les acteurs de la chaîne logistique.

Un des volets majeurs de la réforme portuaire est de veiller à l'amélioration de la desserte terrestre des ports et tout particulièrement au développement de l'usage des modes non routiers, à l'image des ports concurrents du Nord de l'Europe où la part modale de la route est sensiblement inférieure à ce qu'on observe en France. La loi Grenelle a confirmé cet engagement fort en faveur des transports ferroviaires et fluviaux...

Pour accompagner ce développement, Voies navigables de France a identifié en première priorité la modernisation et la fiabilisation du réseau principal et l'amélioration de l'offre de services sur ces voies qui structurent l'arrière-pays des ports maritimes... Des projets de développement permettront aussi d'étendre l'arrière-pays de ces ports et de structurer l'offre logistique au cœur des territoires (canal Seine Nord Europe, mise à grand gabarit de la Seine à l'amont de Bray, la liaison Saône Moselle avec une possible extension vers le Rhin.

Il est par ailleurs essentiel d'améliorer l'intégration du maillon fluvial dans les ports, pour faciliter la rupture de charge contrepartie de la massification. Il s'agit d'améliorer la liaison physique entre la voie d'eau et les terminaux portuaires ; les projets d'écluse fluviale de Port 2000 au Havre et celui de liaison directe fluviale vers les terminaux à conteneurs de Fos méritent d'être soutenus. Par ailleurs, la question de l'intégration de la manutention sur barge dans les THC, comme cela est le cas dans les ports du Nord de l'Europe, devrait être à nouveau soulevée. D'une manière générale, le coût de traitement de la marchandise d'origine ou de destination du mode fluvial semble exagérément élevé, ce qui est un frein à la montée en puissance de ce mode par la desserte des ports.

45i

« Engager, au niveau européen, une réflexion stratégique sur les flux maritimes intégrant les ports avec l'objectif de réduire les concentrations de trafic et d'accroître la sécurité de la circulation maritime, notamment dans le Pas-de-Calais, en tirant le meilleur parti des ports européens, des façades Manche-Atlantique et Méditerranée. Intégrer cette réflexion dans le débat en cours sur le livre blanc du RTET ».

i1 : Mise en œuvre dans les délais fixés par la loi des réformes de 2004 et 2008.

Cette proposition constitue un rappel de réformes récentes ou en cours d'achèvement qui doivent être menées à leur terme.

i2 : Respect dans la durée de la ligne ambitieuse de financement du Gouvernement.

Plusieurs rapports récents, en particulier ceux de MM Besselat et Revet, permettent de relever que l'Etat a effectivement satisfait jusqu'à présent son engagement d'accompagner entre 2009 et 2013 la modernisation des grands ports maritimes par un effort financier conséquent, destiné à favoriser les investissements portuaires.

La moyenne annuelle des investissements des grands ports maritimes est passée de 190 millions d'euros sur la période 2005-2007 à 380 millions d'euros sur la période 2008-2010.

La poursuite de cet effort est primordiale pour que les ports français, longtemps laissés pour compte, redeviennent attractifs.

Les financements publics prévus dans le cadre de la réforme portuaire doivent donc être versés dans les prévisions.

i3 : Garantir la pérennité de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures) en lui affectant des ressources stables.

En lien avec la proposition précédente, L'AFITF, enveloppe à partir de laquelle sont versés une grande part des crédits de l'Etat prévus en faveur de la réforme portuaire, doit être financée par des crédits pérennes, de telle façon qu'elle puisse garantir, avec une réelle lisibilité, les engagements pluriannuels de l'Etat.

Cette demande est exprimée dès le budget 2011.

i4 : Adhésion souhaitable des propriétaires/exploitants portuaires aux structures nationales de représentation.

Il serait normal que les collectivités territoriales concédantes, leurs groupements (Association des Régions de France, Association des Départements de France) et surtout les exploitants des ports décentralisés adhèrent aux structures professionnelles de représentation: l'UPF pour l'exercice commun des responsabilités sociales, techniques et échanges avec les opérateurs et l'ADPF pour les échanges informels entre les concédants. Rappelons notamment que l'UPF est partie à la convention collective applicable, en cours de renégociation avec les organisations syndicales.

i5 : Maintien du principe de liberté de navigation, y compris dans les détroits internationaux.

Le principe de la liberté de navigation (Convention du droit de la mer) interdit de percevoir des droits sur les navires pour la simple circulation maritime.

Le groupe convient qu'il est nécessaire de rappeler que le principe de la liberté de navigation établi par la convention du droit de la mer interdit de percevoir des droits sur les navires pour le simple fait de naviguer.

Annexes

I. Montant de l'Ecomer: estimations du BP2S

α) Calcul de l'écomer par les coûts externes

Tableau 1 : Nombre d'UTI et montant de l'écomer pour la France, par relation maritime

	Nombre d'UTI par navire	Nombre de traversées par semaine (dans les deux sens)	Nombre total d'UTI par an ¹⁰	Montant de l'écomer par UTI	Montant français de l'écomer ¹¹ (méthode coûts externes)
Le Havre – Bordeaux	120	7 x 2	61 152	152,53 €	9 327 514 €
La Rochelle – Bayonne	120	7 x 2	61 152	102,21 €	6 250 345 €
Sète - Nice	120	7 x 2	61 152	93,76 €	5 733 611 €
Nantes – Gijón	150	4 x 2	43 680	148,84 €	6 485 606 €
Nantes – Vigo	150	4 x 2	43 680	121,81 €	5 320 660 €
Sète – Gènes	110	21 x 2	168 168	93,78 €	15 770 795 €
Fos – Savone	85	6 x 2	37 128	64,18 €	2 382 875 €
Toulon – Civitavecchia	150	3 x 2	32 760	14,15 €	463 554 €
Zeebrugge – Bilbao	200	5 x 2	72 800	245,44 €	17 868 032 €
Barcelone – Civitavecchia	200	6 x 2	87 360	113,73 €	9 935 452 €
Barcelone – Gènes	110	6 x 2	48 048	128,23 €	6 161 195 €
Santander – Portsmouth	120	5 x 2	43 680	237,24 €	10 362 643 €

(10) Rappel : coefficient de remplissage de 70% sur 52 semaines

(11) Par an pour le parcours français

Tableau 2 : Coûts et gains (sociaux et environnementaux) de l'écomer pour la France, par relation maritime

	Coût de l'écomer	Economies sociales et environnementales	Bénéfice net social et environnemental
Le Havre – Bordeaux	9 327 514 €	23 318 480 €	13 990 966 €
La Rochelle – Bayonne	6 250 345 €	15 626 782 €	9 376 437 €
Sète - Nice	5 733 611 €	14 334 640 €	8 601 029 €
Nantes – Gijón	6 485 606 €	16 214 016 €	9 728 410 €
Nantes – Vigo	5 320 660 €	13 301 870 €	7 981 210 €
Sète – Gènes	15 770 795 €	39 426 987 €	23 656 192 €
Fos – Savone	2 382 875 €	5 957 187 €	3 574 312 €
Toulon – Civitavecchia	463 554 €	1 158 393 €	694 839 €
Zeebrugge – Bilbao	17 868 032 €	44 670 080 €	26 802 048 €
Barcelone – Civitavecchia	9 935 452 €	24 838 195 €	14 902 743 €
Barcelone – Gènes	6 161 195 €	15 402 747 €	9 241 552 €
Santander – Portsmouth	10 362 643 €	25 907 044 €	15 544 401 €

β) Calcul de l'écomer par les tonnes-kilomètres routières (évitées)

Tableau 1 : Montant de l'écomer par UTI et par relation maritime

	Kilométrage (en France)	Kilométrage (total)	Nombre d'UTI par an	Ecomer par UTI (parcours français)	Ecomer par UTI (parcours total)
Le Havre - Bordeaux	692	692	61 152	69,2 €	69,2 €
La Rochelle – Bayonne	373	373	61 152	37,3 €	37,3 €
Sète – Nice	356	356	61 152	35,6 €	35,6 €
Nantes – Gijón	569	951	43 680	56,9 €	95,1 €
Nantes – Vigo	569	1356	43 680	56,9 €	135,6 €
Sète – Gènes	397	550	168 168	39,7 €	55 €
Fos – Savone	271	396	37 128	27,1 €	39,6 €
Toulon – Civitavecchia	189	761	32 760	18,9 €	76,1 €
Zeebrugge – Bilbao	1037	1221	72 800	103,7 €	122,1 €
Barcelone – Civitavecchia	534	1275	87 360	53,4 €	127,5 €
Barcelone – Gènes	534	857	48 048	53,4 €	85,7 €
Santander – Portsmouth	915	1054	43 680	91,5 €	105,4 €

Tableau 2 : Nombre d'UTI et montant de l'écomer pour la France, par relation maritime

	Nombre d'UTI par navire	Nombre de traversées par semaine (dans les deux sens)	Nombre total d'UTI par an	Montant français de l'écomer (méthode €/t.km)
Le Havre - Bordeaux	120	7 x 2	61 152	4 231 718 €
La Rochelle – Bayonne	120	7 x 2	61 152	2 280 969 €
Sète – Nice	120	7 x 2	61 152	2 177 011 €
Nantes – Gijón	150	4 x 2	43 680	2 485 392 €
Nantes – Vigo	150	4 x 2	43 680	2 485 392 €
Sète – Gènes	110	21 x 2	168 168	6 676 269 €
Fos – Savone	85	6 x 2	37 128	1 006 168 €
Toulon – Civitavecchia	150	3 x 2	32 760	619 164 €
Zeebrugge – Bilbao	200	5 x 2	72 800	7 549 360 €
Barcelone – Civitavecchia	200	6 x 2	87 360	4 665 024 €
Barcelone – Gènes	110	6 x 2	48 048	2 565 763 €
Santander – Portsmouth	120	5 x 2	43 680	3 996 720 €

NB : calcul par les t.km routières évitées : 2€ par 500 t.km évitées sur le territoire français)

Tableau 3 : Coûts et gains (sociaux et environnementaux) de l'écomer pour la France, par relation maritime

	Coût de l'écomer	Economies sociales et environnementales	Bénéfice net social et environnemental
Le Havre – Bordeaux	4 231 718 €	23 318 480 €	18 996 762 €
La Rochelle – Bayonne	2 280 969 €	15 626 782 €	13 345 813 €
Sète - Nice	2 177 011 €	14 334 640 €	12 157 629 €
Nantes – Gijón	2 485 392 €	16 214 016 €	13 728 624 €
Nantes – Vigo	2 485 392 €	13 301 870 €	10 816 478 €
Sète – Gènes	6 676 269 €	39 426 987 €	32 750 718 €
Fos – Savone	1 006 168 €	5 957 187 €	4 951 019 €
Toulon – Civitavecchia	619 164 €	1 158 393 €	539 229 €
Zeebrugge – Bilbao	7 549 360 €	44 670 080 €	37 120 720 €
Barcelone – Civitavecchia	4 665 024 €	24 838 195 €	24 373 171 €
Barcelone – Gènes	2 565 763 €	15 402 747 €	12 836 984 €
Santander – Portsmouth	3 996 720 €	25 907 044 €	21 910 324 €

II. Liste des membres du Groupe de travail

Groupe de travail « transports maritimes »

	<i>Prénom</i>	<i>Nom</i>	<i>Adresse électronique</i>
1	Pierre-Yves	ABOMNES	Pierreyves.abomnes@wanadoo.fr
2	Gérard	ALLARD	ge.allard@laposte.net
3	Stéphane	ARGOUD	Stephane.argoud@rff.fr
4	Anne-Sophie	AVE	as-ave@armateursdefrance.org
5	Catherine	BERSANI	catherine.bersani@developpement-durable.gouv.fr
6	Jean-Yves	BESSELAT	Besselat.depute@wanadoo.fr
7	Jérôme	BIGNON	jbignon@assemblee-nationale.fr
8	Roland	BLUM	rblum@assemblee-nationale.fr
9	Philippe	BOËNNEC	pboennec@assemblee-nationale.fr
10	Jacky	BONNEMAINS	contact@robindesbois.org
11	Yvon	BONNOT	Yvon.bonnot@perros-guirec.com
12	Fernand	BOZZONI	f.bozzoni@socatra.com
13	Jean-Marc	BROCCO	jmbrocco@wanadoo.fr
14	Christian	BUCHET	christianbuchet@orange.fr
15	Frédéric	CAPOULADE	frederic.capoulade@souffleursdecume.com
16	Patrice	CAROLLO	mimer@region-bretagne.fr
17	Antoine	CAUBERT	Antoine.caubert@cabinet-besse.fr
18	Geoffroy	CAUDE	portsdefrance@port.fr
19	Damien	CAZÉ	Damien.caze@developpement-durable.gouv.fr
20	Matthieu	CHABANEL	Matthieu.chabanel@developpement-durable.gouv.fr
21	Antidia	CITORES	acitores@surfrider.eu
22	Marcel	COMBOT	marcel_combot@cargill.com
23	Bernadette	CRUSILLEAU	Bernardette.crusilleau@allianz.fr
24	Olivier	DEGENMANN	Olivier.degenmann@outr-mer.gouv.fr
25	Maurice	DESDEREDJIAN	Maurice.desderedjian@edftlogistics.com
26	Thierry	DUCHESNE	thierry.duchesne@marine.defense.gouv.fr
27	Thierry	DUCLAUX	Thierry.duclaux@vnf.fr
28	Jean-François	FOUNTAINÉ	jf.fontaine@fontaine-pajot.com
29	Patrick	FOURGEAUD	patrickfourgeaud@calais.cci.fr
30	Ludovic	FRERE	l.frere@fnh.org
31	Xavier	GALBRUN	xgalbrun@unim.org
32	Christian	GARIN	cgarin@sea-tankers.fr
33	Charles	GENIBREL	c.genibrel@somaloir.com
34	Michel	GUILLAUMIN	m.guillaumin@sdv.com
35	Tony	HAUTBOIS	portsetdocks-cgt@wanadoo.fr
36	Frederick	HERPERS	Frederick.herpers@pm.gouv.fr
37	Nicolas	ISOARD	nisoard@sncm.fr
38	Thierry	JALLET	Thierry.jallet@dgccrf.finances.gouv.fr
39	Vincent	JOLIVET	v.jolivet@rivagesdefrance.org
40	Fabien	JORET	Fabien.joret@developpement.durable.gouv.fr
41	Joël	JOUAULT	joel-jouault@orange.fr
42	Pierre	KARSENTI	pierre.karsenti@total.com
43	Jean-Marc	LACAVE	jeanmarclacave@gmail.com
44	Olivier	LAJOUS	cab.dpmm@marine.defense.gouv.fr
45	Patrick	LAMBERT	Patrick.lambert@vnf.fr
46	Robert	LAMBILLY (de)	Robert.delambilly@cmn.fr

47	Henri	LANNOY de	ho.hdelannoy@cma-cgm.com
48	Valérie	LATRON	latronv@gmail.com
49	Christine	LAVARDE	christine.lavarde@developpement-durable.gouv.fr
50	Patrick	LE BLIGUET	plb04@free.fr
51	Michel	LE CAVORZIN	Michel.lecavorzin@orange.fr
52	Jean-Yves	LE DRIAN	jy.ledrian@wanadoo.fr
53	François	LE GALL	Ufmcfdt.françois.le-gall@orange.fr
54	Marcel	LE ROUX	Marcel.wici@gmail.com
55	Jean-Jacques	LEON	jj.leon@pennarbed.fr
56	Christian	LOCQ	Christian.locq@developpement-durable.gouv.fr
57	Philippe	LOUIS-DREYFUS	louis-dreyfusph@lda.fr
58	Eric	MAGAMOOTOO	presidence@reunion.cci.fr
59	Olivier	MARCERON	Olivier.marceron@sea-invest.fr
60	Hervé	MARTEL	Herve.martel@paris-ports.fr
61	Pascal	MAYOL	pmayol@souffleursdecume.com
62	Jean-Marie	MILLOUR	shortsea@shortsea.fr
63	Frédéric	MONCANY de ST-AIGNAN	f.moncany@ffpm.fr
64	Rolf	MONLOUP	rolf.monloup@wanadoo.fr
65	Olivier	MORNET	Olivier.mornet@developpement-durable.gouv.fr
66	Florence	PAJON	florence.pajon@developpement-durable.gouv.fr
67	Isabelle	PALUD-GOUESCLOU	Isabelle.palud-gouesclou@developpement-durable.gouv.fr
68	Christian	PASCHETTA	a.monnier@gmportuaire.fr & unim@unim.org
69	Maurice	PERRIN	mperrin@sncm.fr
70	Gérard	PERRON	gg.perron@free.fr
71	Antoine	PERSON	antoine.person@lda.fr
72	Claude	POMPIERE	cabinet@martinique.cci.fr
73	Jean-Pierre	QUENEUDEC	jean-pierre.queneudec@wanadoo.fr
74	Michel	QUIMBERT	m.quimbert@wanadoo.fr
75	Yves	RASTOIN	yr@setaf-saget.fr
76	Bruno	RETAILLEAU	b.retailleau@senat.fr
77	Marc	REVERCHON	mreverchon@cmn.fr
78	Charles	REVET	Revet.charles@wanadoo.fr
79	Henri	RICHEMONT (de)	henri.de.richemont@avocatline.com
80	Jean-Marc	ROUE	presidence@brittany-ferries.fr
81	Antoine	RUFENACHT	Antoine.Rufenacht@ville-lehavre.fr
82	Jean-Emmanuel	SAUVEE	mbrochier@ponant.com
83	Gérard	SCHOEN	Gerard.schoen@douane.finances.gouv.fr
84	Patrick	SIMON	p.simon@villeneau.com
85	François	SOULET de BRUGIERE	fsoulet@srs-net.com
86	Lisa	SUTTO	Lisa.Sutto@developpement-durable.gouv.fr
87	Jean-François	TALLEC	Jean-francois.tallec@pm.gouv.fr
88	Anthony	TETARD	portsetdocks-cgt@wanadoo.fr
89	Gil	THEMINE	Gilthemine@hotmail.fr
90	Lilian	TORRES	Sfoim.lr@free.fr
91	Hervé	TREGLODE de	herve.de.treglode@rff.fr
92	Jacques	TRORIAL	portsdefrance@port.fr
93	Jean-Pierre	TROTIGNON	jean-pierre.trotignon@eurotunnel.com
94	Francis	VALLAT	FV.MARINE@orange.fr
95	Gilbert	VENET	Gilbert.venet@finances.gouv.fr
96	Raimond	VERRIEUX	foukamarine@aliceadsl.fr
97	Patrick	VIEU	Patrick.vieu@developpement-durable.gouv.fr
98	Jacques	WOCI	cpele@mousquetaires.com
99	Guillem	XARPELL	Guillem.xarpell@diplomatie.gouv.fr

Constitution des sous-groupes de travail

Premier Groupe : Transports Maritimes et Transfert Modal

- 1er Sous-Groupe animé par M. Fernand BOZZONI le cabotage (autoroutes de la Mer, Feeder) Transports Maritimes de proximité
- 2ème Sous-Groupe animé par M. Jean-Pierre TROTIGNON : Transport des Voyageurs, Transmanche avec MM FOURGEAUD, ROUÉ
- 3ème Sous-Groupe animé M.Gil THEMINE problématiques insulaires dont particulièrement celle de l'outre-mer) avec M. DEGENMANN.

Les sous-groupes 1 et 2 ont fusionné, considérant la proximité des problématiques de chacun.

Deuxième Groupe Règles applicables aux transports de marchandises animé par M. François SOULET de BRUGIERE et Mme AVE Espace maritime européen (libre circulation), avarie commune et aspects douaniers.

Troisième Groupe Aménagement du Territoire animé par M. Jacques TRORIAL.

Pré et post acheminement, villes et ports, concentration portuaire.

III. Comptes rendus de réunion

a. Réunions plénières

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail « transport maritime » du 4 janvier 2010

Participants : voir en annexe 38 personnes sur les 52 nommés par le Président du Groupe, lui-même mandaté par le Ministre d'Etat

En guise d'introduction, Michel Quimbert, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, cite le mandat que lui a confié le Ministre d'Etat dans sa lettre du 24 novembre 2009. Il salue la décision relative à la constitution du CSMM parue au JO du 3 janvier 2010 et en énumère les membres reconduits ou nouveaux, parmi lesquels François Soulet de Brugière, nouveau président de l'Union des Ports de France, et récemment nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Par ailleurs, il évoque 3 documents de nature à orienter la politique maritime de la France :

- le rapport de Monsieur le député Jean-Yves Besselat, contribution élaborée dans le cadre de sa mission de rapporteur du Budget de la Mer à l'Assemblée nationale,
- le rapport du Conseil général économique et financier
- et naturellement le Livre bleu issu du Grenelle de la Mer, transmis au CSMM en novembre 2009 pour consultation.

Le président Quimbert demande que ces documents importants pour les travaux du groupe de travail puissent être mis en ligne sur le site <http://www.csmm.equipement.gouv.fr> (sous réserve d'accord des rédacteurs) à l'encart « études » « réalisées » afin que chaque membre du groupe puisse en prendre connaissance.

Michel Quimbert souligne qu'ont aussi été associées à cette démarche d'autres institutions : le Secrétariat Général à la Mer, le Conservatoire national du Littoral, présidé par Jérôme Bignon, le Conseil national des transports présidé par Alain Gille, le Conseil de la navigation de plaisance et des sports nautiques présidé par Gérard d'Aboville, et le Conseil supérieur de l'ENIM.

Il propose que le Livre bleu puisse être considéré comme un document jetant les bases stratégiques d'une politique maritime de la France. De surcroît, il constate la convergence entre le Livre bleu et le rapport de Jean-Yves Besselat.

Revenant sur l'exercice du Grenelle de la Mer, il lit la lettre du Ministre d'Etat, tout en appelant l'attention sur l'échéance de la fin du mois de février 2010.

Plusieurs personnes font part de leurs observations :

Patrick Simon s'étonne de l'usage de l'expression « dumping social et environnemental entre les ports européens ». Il fait prévaloir l'idée que la concurrence est un processus de découverte des performances portuaires et d'amélioration de la qualité des services. Le coût de la manutention n'est pas le 1^{er} des critères d'appréciation.

Anne-Sophie Avé s'interroge sur l'écart entre le langage politique et la réalité, que traduit par exemple la loi de finances 2010 dont certaines mesures fiscales (taxe carbone notamment) auraient été décidées sans concertation suffisante avec les professionnels et d'autres (TVA sur la restauration, CET) sans réelle consultation des affaires maritimes. Il y a là, selon elle, matière à renforcer la concertation interministérielle opérée par le SGMer. Il convient de mettre en avant les exemptions nécessaires qui ne sont pas des privilèges mais une simple correction au droit commun, pour prendre en compte la concurrence sévère qu'affrontent les entreprises du secteur.

François Soulet de Brugière ne cautionne pas non plus l'expression dumping environnemental, qui laisserait à penser que les ports sont des « poubelles ».

Jacques Trorial propose que soient identifiées les questions les plus importantes sur lesquelles le Groupe peut apporter un réel éclairage de spécialistes.

Michel Le Cavorzin se dit prêt à apporter une contribution à toute réflexion sur les plans environnemental, économique, social ou en matière de sécurité. Oui, la concurrence existe entre les ports, selon ces différents critères. Parmi les sujets importants, il est question de l'application de la Convention OIT.

Jean-Yves Besselat, rapporteur du budget Mer depuis 2002, remercie le Président du Groupe pour avoir lancé cette étape du Grenelle Mer. Il souhaite mettre en exergue différentes problématiques :

La France se doit de développer le transport maritime. Les aides publiques accordées aux navires du pavillon français ne sont pas des privilèges. Qu'il s'agisse de la taxe au tonnage, des exonérations liées au RIF, du rétablissement du GIE Fiscal, ces mesures ont contribué au maintien et à l'essor de la marine marchande ainsi qu'à l'emploi de marins. L'objectif d'ici 5 ans devrait être de passer de 300 à 500 navires, soit 40 de plus par an. Pour cela, plusieurs actions doivent être engagées :

- Une communication forte sur le rôle du pavillon français, avec une flotte jeune, sûre, et diversifiée ; et avec à ses côtés une filière performante, s'illustrant par exemple dans le domaine de la consignation de navire (CF. BRS), de la recherche océanique (Ifremer) ; la France se situant dans ces domaines au 2ème rang mondial.
- L'encouragement au report intermodal,
- La suppression du qualificatif de complaisant caractérisant injustement le RIF et portant tort aux entreprises, donc à l'emploi de marins.
- La France doit donner à ses ports toutes les chances de se développer, mettre en avant la qualité de service. Au-delà des difficultés conjoncturelles liées à la baisse des échanges extérieurs qui affectent l'économie mondiale, il convient de ne pas douter des bienfaits à venir de la réforme. Les liaisons avec l'hinterland, par voies fluviales ou ferroviaires, constituent la question de fond. Il faut savoir ce que l'on veut faire : liaison Rhin-Rhône ou Rhône –Moselle.
- La France doit poursuivre le travail accompli en matière de sécurité maritime, en particulier dans le Pas-de-Calais qui voit passer quotidiennement 700 navires, et bientôt 900. De cet aspect dépend la croissance des ports de Dunkerque et du Havre. Il est à cet égard surprenant que n'ait pas été suffisamment évoqué dans le Grenelle Mer cet aspect relatif à la sécurité maritime, considérant le travail remarquable accompli par le Gouvernement, se

traduisant par une diminution des pollutions volontaires depuis l'Erika. Toutefois, ces résultats ont vocation à être consolidés en créant, par exemple, une fonction d' « aiguilleurs de la mer », ou bien en renforçant le pilotage hauturier pour renforcer la sécurité de la navigation.

- S'agissant du pavillon français, un net progrès a été accompli.
- Il n'est pas question de « rogner » sur les mesures du type taxe au tonnage. Si la flotte de commerce ne devait pas figurer parmi les priorités, alors à quoi bon une nouvelle école au Havre.

Michel Quimbert suggère la constitution de plusieurs groupes de travail :

GROUPE 1 : développement du transport maritime et du transport modal, se déclinant en 3 sous-groupes :

- Transport maritime de proximité : cabotage, autoroutes de la mer, que Fernand Bozzoni accepte de piloter ;
- le trafic transmanche, dont l'animation est proposée à Jean-Pierre Trotignon,
- Transport concernant les îles, dont la Corse, que Gil Themine pilotera.

GROUPE 2 : règles applicables au transport maritime. Le président demande à François Soulet de Brugière d'en assurer l'animation. Ce groupe pourra traiter des questions relatives au concept d'espace maritime européen, de libre circulation, de la réglementation douanière, d'harmonisation des règles applicables au mode de transport, et par conséquent des Règles de Rotterdam, appelées à remplacer les 4 autres conventions internationales, de simplifications des procédures administratives, d'autres questions de droit maritime, telles que celle des avaries communes, ainsi que le rappelle Fernand Bozzoni.

Anne-Sophie Avé s'interroge sur l'opportunité d'évoquer dans ce groupe d'autres questions : quels moyens de donner à la France plus de poids à l'OMI, sachant que l'influence d'un Etat se mesure aussi par le nombre de propositions qu'il présente ? mais aussi : comment faire en sorte que les avis du CSMM puissent être mieux pris en considération par l'Etat (référence au texte sur l'inspection du travail maritime adopté malgré l'avis défavorable du CSMM).

Pour Pierre Karsenti, il convient surtout de ne pas s'autocensurer et de faire avancer sur les sujets qui paraissent bel et bien prioritaires.

GROUPE 3 : aménagement du territoire. Ce groupe sera appelé à traiter des problématiques liées au passage portuaire, aux questions de pré ou post acheminements, des RTET. Michel Quimbert demande à Jacques Trorial de le présider.

Isabelle Palud-Gouesclou, par ailleurs rapporteur du groupe en charge du port du futur, souligne que celui-ci traite déjà de l'interface ville-port, et qu'il n'est donc pas opportun de l'aborder dans le groupe transport maritime. Il peut cependant être envisagée une réunion conjointe des 2 COMOP.

Les participants sont invités à faire connaître le groupe de travail qu'ils souhaitent rejoindre. Jean-Marie Berthet prendra soin de consulter les autres membres du Groupe Transport maritime qui n'ont pu être présents aujourd'hui.

Olivier Mornet, qui excuse l'absence de Damien Cazé, souligne que certains agents de la DGITM ayant la charge de certaines questions pourraient se voir solliciter afin d'apporter leur expertise, qu'il s'agisse du trafic avec la Corse, du Transmanche, des Règles de Rotterdam ou de toute autre question. Il va de soi que les personnes spécialisées sur certaines questions et appartenant à d'autres ministères seront peut-être moins facilement mobilisables.

Jean-Marie Berthet et Françoise Challemel apporteront leurs contributions pour faire fonctionner les groupes de travail selon les souhaits de leurs animateurs. Olivier Mornet fera passer l'information de constitution des groupes au sein des services du MEEDDM afin que les spécialistes en charge au sein des services puissent venir aux réunions qui les concernent.

En fin de réunion, sur fond de rappel historique, un échange de vues s'engage sur différents sujets dont le RIF.

Pour Joël Jouault, les syndicats ont fait des propositions selon des accords de branche. Sortir le RIF de la liste de l'ITF n'est pas simple, car il en va aussi de l'avis de la confédération internationale. Il rappelle le souhait de voir associé son syndicat à la délégation française à l'OMI, et pas seulement comme c'est déjà le cas, à l'OIT. Sur ce point, Anne-Sophie Avé rappelle que l'ITF siège déjà à l'OMI. Joël Rouault insiste aussi sur le fait qu'il convient de défendre le fait que le transport maritime est l'un des modes de transport les moins polluants.

Sur le RIF, Jean-Yves Besselat considère que la loi est équilibrée. Elle a été conçue dans le respect de la consultation des syndicats en retenant 35% de la proportion française de l'équipage, si le navire a été financé en s'appuyant sur le dispositif du GIE, ou de 25%, proposition d'ailleurs formulée par lui-même à François Goulard, alors Secrétaire d'Etat. Pour monsieur le député, le RIF est le meilleur registre bis au monde sur le plan social. Il sollicite une démarche compréhensive des syndicats auprès de l'ITF pour qu'il puisse sortir de la liste, considérant que cela prive les marins français d'opportunité d'emplois.

Michel Le Cavorzin ne souscrit pas à cette idée. Pour lui, au niveau du personnel d'exécution, il n'y a pas eu d'avancées. Et s'il n'y avait pas eu de résistance de la part des syndicats, la situation aurait été pire que celle connue aujourd'hui.

Le président demande à chacun de se préparer à participer aux différents groupes constitués. Il informe que la prochaine réunion en plénière sera organisée le 25 janvier à 15H00.

Réunion du 4 Janvier 2010 – Groupe de Travail CSMM
Comité opérationnel Grenelle de la Mer « **Transports Maritimes** »

Prénom et Nom	Qualité	Tel	Adresse électronique
ABOMNES Pierre-Yves	CFDT – UFM	06 14 90 70 29	Pierreyves.abomnes@wanadoo.fr
ARGOUD Stéphane – Directeur Marketing	Réseau Ferré de France	06 07 63 46 92	Stephane.argoud@rff.fr
AVE Anne-Sophie	DG Armateurs de France	01 53 89 52 30	as-ave@armateursdefrance.org
BERTHET Jean-Marie	Secrétaire Général du CSMM	01 40 81 70 43	Jean-marie.berthet@developpement-durable.gouv.fr
BESSELAT Jean-Yves	Rapporteur du Budget de la mer Ass. Nationale	02 35 41 38 38	besselat-depute@wanadoo.fr
BONNOT Yvon – Maire de Perros-Guirec	Président de l'ANEL	02 96 49 02 49	Yvon.bonnot@perros-guirec.com
BOZZONI Fernand	Président BP 2S	06 08 90 73 32	f.bozzoni@socatra.com
BROCCO Jean-Marc	CFE-CGC	06 29 19 23 09	jmbrocco@wanadoo.fr
CAUBERT Antoine	Cabinet BESSE	06 20 11 49 35	Antoine.caubert@cabinet-besse.fr
CHALLEMEL Françoise	Assistante du CSMM	01 40 81 70 46	Francoise.challemel@developpement-durable.gouv.fr
CRUSILLEAU Bernadette	Group ALLIANZ	06 07 79 84 25	Bernadette.crusilleau@allianz.com
DEGENMANN Olivier -	Chef du Dpt politique maritime Ministère de l'outre-mer	01 53 69 26 05	Olivier.degenmann@outre-mer.gouv.fr
DESDEREDJIAN Maurice	EDF Trading Logistics	01 43 69 26 87	Maurice.desderedjian@edftlogistics.com
FOURGEAUD Patrick Directeur	CCI Calais	06 08 90 89 95	patrickfourgeaud@calais.cci.fr
GUILLAUMIN Michel	Directeur Général de SDV-OPE	06 07 77 25 40	m.guillaumin@sdv.com
HERPERS Frederick	Chargé de mission – SG Mer	01 42 75 66 67	Frederick.herpers@pm.gouv.fr
JOLIVET Vincent	Directeur de Rivages de France	01 44 24 00 81	vjolviet@rivagesdefrance.org
JOUAULT Joël	CFDT-UFM	06 07 57 40 65	joel-jouault@orange.fr
KARSENTI Pierre – Président	Conseil des Chargeurs Maritimes Français	01 47 44 34 28	Pierre.karsenti@total.com
LAMBILLY (de) Robert	Président CMN	06 12 49 62 97	Robert.delambilly@cmr.fr
LANNOY (de) Henri	CMA-CGM	04 88 91 80 01	ho.hdelannoy@cma-cgm.com

LATRON Valérie	CFDT-UFM	06 86 26 78 86	latronv@gmail.com
Noms et Prénoms	Qualité	Tél :	Adresse électronique
LECAVORZIN Michel	FNSM-CGT	06 61 34 62 52	michel-lecavorzin@orange.fr
LE ROUX Marcel	Prés. de l'Union Fluviale Maritime de l'Ouest Président de l'Union Maritime de Nantes	02 40 69 40 40	Marcel.wici@gmail.com
MONCANY de St-AIGNAN Frédéric	Pdt Fédération Français des Pilotes Maritimes	01 45 22 35 23	f.moncany@ffpm.fr
MONLOUP Rolf	Fédération UGICT-CGT des Officiers de la Marine Marchande	02 35 25 04 81	Federoffmarmarugict-cgt@wanadoo.fr
MORNET Olivier	Chef de la Mission de la Flotte de Commerce	01 40 81 13 11	Olivier.mornet@developpement-durable.gouv.fr
PALUD-GOUESCLOU Isabelle	Adjoint au Sous-Directeur des Ports(Matthieu CHABANEL)	01 40 81 70 12	Isabelle.palud-gouesclou@developpement-durable.gouv.fr
QUENEUDEC Jean-Pierre	Professeur émérite Univ. Paris I - Vice-Président de l'Académie Marine	01 43 50 31 95	Jean-pierre.queneudec@wanadoo.fr
QUIMBERT Michel	Président du CSMM	06 61 51 44 10	m.quimbert@wanadoo.fr
REVEL Charles - Sénateur	Président du Groupe de la Mer	02 35 28 47 85	Revel.charles@wanadoo.fr
ROUE Jean-Marc Président du	Conseil de Surveillance de BRITTANY- FERRIES	02 98 29 27 03	presidence@brittany-ferries.fr
SAUVEE Jean-Emmanuel	Directeur Général de la Cie du Ponant	06 07 14 26 74	jesauvee@ponant.com
SIMON Patrick – Avocat - Président	de l'Association Française de Droit Maritime	01 46 22 51 73	p.simon@villeneau.com
SOULET de BRUGIERE François Vice-Prés.	Union des Ports de France	06 07 79 06 99	fsoulet@srs-net.com
TALLEC Jean-François	Secrétaire Général de la Mer	01 42 75 66 56	Jean-francois.taltec@pm.gouv.fr
THEMINE Gil	Président du PAGuadeloupe	05 90 21 39 00	Gilthemine@hotmail.fr
TRORIAL Jacques Président	Association pour le Développement des Ports Français	01 42 27 52 62	Portsdefrance@port.fr
TROTIGNON Jean-Pierre	EUROTUNNEL	06 32 63 59 82	Jean-pierre.trotignon@eurotunnel.com

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail « transport maritime » du 25 janvier 2010

Participants : voir en annexe. 40 personnes

En guise d'introduction, Michel Quimbert formule plusieurs observations :

- la diffusion de plusieurs documents rendant compte des travaux, parmi lesquels le compte rendu de la séance du 4 janvier (qui n'appelle pas de commentaires)
- **la participation d'autres ONG –outre l'association Robin des Bois- qui pourront s'associer aux prochaines réunions,**
- la fusion des sous groupes « transmanche, transports de passagers » et « cabotage, autoroutes de la mer », dont les problématiques sont proches.

Puis il demande à chaque président de sous-groupe de commenter leurs travaux.

Sur la question des autoroutes de la mer, Fernand Bozzoni souligne que les réflexions déjà conduites (rapport de Richemont, études BP2S) contiennent des propositions qu'il s'agit maintenant de développer, voire de mettre en œuvre. Parmi les idées, celle d'un éco-bonus européen est à privilégier.

De facto, le transport intermodal implique la participation de nombreuses entités aux intérêts parfois divergents. Pour faciliter le dialogue, la nomination d'une personnalité faisant autorité auprès de toutes les parties prenantes aiderait à la concrétisation des mesures nécessaires à la consolidation des autoroutes de la mer, et du report modal.

Le transfert modal ne doit pas systématiquement et uniquement concerner le roro, ou le ropax à 22 nœuds. Il faut aussi donner toutes ses chances à des transports novateurs. Il convient par conséquent de réfléchir à l'instauration d'une aide non au transport routier ou au transport maritime, mais à une aide à la marchandise, en faveur de celui qui décidera du transfert modal. Fernand Bozzoni précise que le transfert modal, même dans l'hypothèse d'une aide, doit rester compétitif.

Henri de Richemont appuie cette idée d'« éco bonus » européen. Par ailleurs, il est nécessaire de mettre en exergue la situation de la France comme pays de transit ; de ce fait, il n'est pas normal qu'elle puisse supporter seule tous les coûts du transport terrestre.

Marco Polo est cumulable avec les aides d'Etat. L'idée d'un éco-bonus doit être défendu à l'échelon européen. Cela ne peut être une aide uniquement française, ni uniquement européenne.

Michel Quimbert se demande s'il est possible de taxer les poids lourds ? La taxe ne devrait concerner que les véhicules effectuant plus de 200 ou 300 kms. L'eurovignette diffère de l'éco-taxe, qui doit être une aide encourageant la massification, sous forme d'aide d'Etat.

Pour Fernand Bozzoni, la recherche d'une solution au niveau européen nécessite de partir d'un dispositif simple, à l'échelle nationale, pour par la suite être élargi à d'autres pays.

Henri de Richemont insiste sur la nécessité de voir l'Etat se mobiliser auprès de Bruxelles pour qu'il y ait un 3^{ème} volet au programme Marco Polo qui inclut l'éco-bonus.

Charles Genibrel déplore la persistance de certains freins au développement des liaisons maritimes intracommunautaires. Il affirme aussi que les obstacles sont différents d'un mode à l'autre : le roulier suppose assez peu d'interventions ; tandis que le conteneur implique le recours à plus d'acteurs, pour finalement le rendre moins compétitif qu'on le souhaiterait.

François Soulet de Brugiére dit que le transport routier a du mal à s'adapter aux autoroutes de la mer car il est constitué d'une multitude de petites entreprises. De ce fait, il est rare qu'un même transporteur soit en mesure de positionner des chauffeurs à chaque bout de la chaîne pour récupérer les remorques non accompagnées car cela suppose une organisation internationale qui n'est pas à la portée des PME du transport. De plus, qui peut en vouloir aux transporteurs routiers de vouloir protéger leur fond de commerce. ? Ils sont prêts à baisser très bas leurs tarifs, bien en deçà même parfois du seuil de rentabilité pour conserver leurs clients. Les montants incitatifs pour faire démarrer efficacement les offres multimodales vont donc devoir être très conséquents. Il ajoute que rares sont les autoroutes de la mer qui fonctionnent actuellement.

Michel Quimbert relève toutefois qu'Istanbul –Trieste est un bon exemple. Son succès tient au fait que ce sont les transporteurs routiers eux-mêmes qui sont armateurs. Ils sont par conséquent naturellement intéressés. Celui qui charge sa remorque n'est pas obligée de charger aussi son tracteur ; puisque le transporteur est unique d'un bout à l'autre. L'Autorité publique devrait pouvoir favoriser les regroupements.

Michel Guillaumin précise néanmoins qu'une nouvelle branche commence à émerger, au départ de Toulon, pour Istanbul. Dans ce cas, le tracteur passe ; et parallèlement, les chauffeurs prennent l'avion.

Le Président ajoute que certains chauffeurs vivent à temps plein dans certaines villes d'Europe.

Henri de Richemont mentionne que la route sera toujours un atout intéressant ; mais d'année en année moins acceptée par les populations. Il rappelle de plus que le maritime n'a d'attrait que s'il y a un voire deux départs par jour, avec la question du transport accompagné ou non par le chauffeur, et la méthode de calcul du temps de travail qui peut différer selon que l'on considère le temps passé à bord comme temps de repos ou non. Les pouvoirs publics doivent pouvoir prendre en charge le surcoût généré par l'assurance de la pérennité du service.

Pour Jean-Marc Roué, l'intervention publique doit avoir des limites. Elle n'est pas indispensable sur certaines lignes. Le Roro est le mode qui fonctionne le mieux. De plus, le temps de navigation est considéré comme temps de repos. Pour lui, l'éco-bonus doit avoir une dimension européenne. 3 ou 4 routes maritimes, cela représente 300.000 à 400.000 camions en moins. Transporteurs et chargeurs seraient donc bénéficiaires. Cela soutiendrait les marchés. La question reste de savoir si l'UE ne sera pas conduite à plafonner les aides. Donc, l'Etat doit être en mesure d'argumenter sur le niveau des aides, la fréquence des rotations, les conditions des appels d'offre.

Jean-Pierre Trotignon considère qu'il serait préférable d'éviter d'axer le débat seulement sur le transport routier. Les entreprises du secteur verront où se situent leurs intérêts. Et les organisations de transport s'intéressent à d'autres modes que le routier. De plus en plus d'entreprises atteignent une taille significative pour s'interroger sur le bénéfice d'autres modes.

Jean-Marc Roué fait remarquer que le détroit du Pas-de-Calais est le plus intéressant. Néanmoins, il existe maintenant une route ouest-est. Le report modal représente une économie sur le plan aménagement du territoire. Mais le secteur routier (cf. marché espagnol) est le plus atomisé ; et il est celui qui s'adaptera le mieux.

Jacky Bonnemains fait diverses observations :

- les acteurs des différentes filières ne se parlent pas suffisamment entre eux ;
- il serait utile de prendre aussi en compte dans le débat sur le transfert modal le point de vue des équipages, souvent oublié ;
- nommer une personnalité « autoroute de la mer » contribuerait certainement au dialogue ;
- l'appellation « autoroutes de la mer » n'est pas forcément la meilleure ; car elle colporte une image de concurrence aux yeux des transporteurs routiers ; alors qu'elle est complémentaire ;
- il existe déjà des autoroutes de la mer (Bilbao-Zeebrugge ; transmanche, Istanbul – Trieste...) : il faut un retour d'expérience plus visible ;
- l'un des avantages du maritime par rapport au routier se mesure effectivement en termes de rejets, de sécurité et d'encombrement. Il est cependant nécessaire de ne pas omettre les risques maritimes, fonction entre autres de l'âge du navire, de la composition en nombre et en qualité de l'équipage, des aléas climatiques...

Pourquoi sur la question de l'appellation, dit Michel Quimbert, ne pas saisir la commission de terminologie.

Fernand Bozzoni souligne que le franchissement de chaque étape passe par des négociations.

Le président passe la parole à Jean-Marc Trotignon qui rappelle la fusion des deux sous-groupes, dès lors qu'il n'y a pas grande différence à faire entre les sujets transmanche et ceux liés aux autoroutes de la mer ou au cabotage.

Il indique que la 1^{ère} réunion du sous-groupe qu'il a eu la charge d'animer, s'est penché plus spécifiquement sur la poursuite des allègements de charges d'exploitation, en distinguant les dispositifs actuels d'autres dispositifs à obtenir, bien que pour ces derniers, cela ne fasse pas l'unanimité.

Il ajoute que si le tunnel sous la Manche a un impact sur l'environnement très inférieur au maritime, il ne prône pas pour autant la diminution des services du trafic transmanche.

Il mentionne aussi que les questions de sûreté ont été abordées.

Olivier Mornet se demande si, dans les conclusions à venir, il ne serait pas nécessaire de distinguer les mesures qui sont consensuelles, en l'occurrence le maintien des aides d'Etat existantes, de celles, les nouvelles, qui seraient sujets à débat. Il ajoute aussi que la question de la sûreté portuaire a toute son importance, comme l'un des facteurs conditionnant la fluidité du passage portuaire, notamment, comme cela a été dit, à l'approche des jeux olympiques de Londres.

Pour Jean-Marc Roué, comparativement à l'aérien, il n'y a pas de dispositif aussi sophistiqué propre à la marchandise ou au passager. Pour améliorer l'existant, il faut formuler des propositions pragmatiques. Cela est vrai pour les questions de sûreté comme pour ce qui est des aides d'Etat, des taxes (taxe carbone entre autres), ou des aides à l'investissement.

Jacky Bonnemains se dit aussi très sensible aux aspects liés à la sécurité, à la qualité du pavillon, à l'importance des conditions de renouvellement des flottes –et l'une de leur conséquence qu'est la revente des navires, devenus obsolètes, qui sont par la suite mis en service au Sénégal ou au Cap-Vert.

Jean-Pierre Trotignon fait observer, s'agissant de la Manche, qu'il s'agit bien de distinguer 3 modes : les lignes maritimes du détroit, les lignes maritimes périphériques et les navettes eurotunnel. Chacun n'a pas les mêmes intérêts. Et la difficulté du groupe consiste bien à identifier les mesures consensuelles.

Concernant le transport outremer, Michel Quimbert indique que le sous groupe n'a pas pu encore se réunir compte tenu de l'éloignement bien compréhensible de son président Gil Thémine. Mais cela devrait s'organiser dans les jours à venir afin que les questions de dessertes insulaires puissent être traitées.

Jean-François Tallec, en sa qualité d'ancien préfet de Saint-Pierre, confirme l'intérêt qu'il y aurait à évoquer la desserte de St-Pierre et Miquelon.

Michel Quimbert demande par la suite à Anne-Sophie Avé et François Soulet de Brugière d'évoquer les travaux de leur groupe consacré aux règles applicables au transport de marchandises.

François Soulet de Brugière confirme la nature des problématiques relevant de ce groupe qui touchent parfois à des notions de droit assez techniques, dès lors qu'il s'agit d'améliorer les procédures liées au contrat de transport, (règles de Rotterdam) aux assurances, aux procédures douanières

Anne Sophie Avé présente les mesures sur lesquelles a travaillé maître Simon *[sur ce point, il est demandé par l'auteur du présent compte rendu la transmission d'une note, avant de finaliser la version du présent document]*:

- la simplification des conventions s'appliquant au contrat de transport maritime, et l'opportunité de ratifier les règles de Rotterdam,
- la compétence juridictionnelle en matière de litige liée à l'exécution d'un contrat de transport,
- l'ajustement de la TVA (article 263 du code des douanes) pour les marchandises transportées et totalement ou partiellement détruites,

- la confiscation de matériels en cas de découvertes de marchandises non déclarées à bord,
- favoriser voire rendre obligatoire un stage en entreprise importatrice ou exportatrice pour tout inspecteur des douanes en cours de formation
- l'harmonisation des procédures douanières pour une interprétation cohérente de certains règlements
- la liberté de navigation dans les eaux internationales et européennes. Voir procédures de la directive FAL.

S'agissant des Règles de Rotterdam, Olivier Mornet informe les participants du suivi de ce dossier par la Direction des affaires maritimes. Il diffusera une note comparative faisant état des avantages et inconvénients de cette nouvelle convention appelée à remplacer les quatre anciennes. Après la signature des règles de Rotterdam, la DAM doit lancer une concertation entre les parties prenantes, avant de proposer éventuellement la ratification.

Sur l'ajustement de la TVA, Jacky Bonnemains considère que la marchandise perdue ou détruite, ne l'est pas pour tout le monde : elle peut porter atteinte à l'environnement ; elle peut aussi être récupérée L'exonération de TVA ne saurait-elle pas être une incitation à la perte de marchandises dans certains cas ? Il émet des doutes sérieux quant au bien-fondé d'une telle proposition. Car il est des transporteurs qui peuvent faire de fausse déclaration de marchandises dans les conteneurs.

Michel Quimbert précise qu'il s'agit avant tout d'une question relevant de l'identification de la preuve de la perte de la marchandise.

Charles Genibrel ne voit pas l'intérêt pour le transporteur de déclarer perdue une marchandise. Un tel argument pour ne pas payer la TVA ne peut être mis en avant.

François Soulier de Brugière ajoute que les marchandises transportées sont conformes aux règlements européens en matière de sécurité et en matière environnementale, et qu'il n'est pas possible de faire un faux procès aux transporteurs que l'on soupçonnerait de vouloir jeter par dessus bord des marchandises sous prétexte de se soustraire au paiement d'une taxe. Il mentionne en plus que l'administration américaine a considéré les ports français comme parmi les mieux placés en terme de contrôle de sécurité.

Sur la confiscation de matériels en cas de découvertes de marchandises non déclarées à bord, la profession, dit Anne-Sophie Avé, considère injuste le fait de se voir lourdement pénalisée dans un tel cas, avec des conséquences commerciales disproportionnées.

Concernant les procédures douanières, il faut éliminer, précise François Soulier de Brugière, les disparités d'interprétation des textes conduisant à favoriser des ports concurrents (dont Anvers) aux ports français, voire à délocaliser certaines entreprises du fait de la versatilité des décisions et du délai soit de la lenteur des services des douanes dans la qualification d'un produit

De plus, il insiste sur l'injustice faite aux entreprises française réalisant leurs opérations d'importation en France qui ne peuvent récupérer immédiatement la TVA sur les marchandises à l'importation. Cette difficulté provoque une perte d'emplois importante puisque, pour éviter cette situation, les importateurs préfèrent passer par les ports étrangers du Nord, ce qui leur évite cette avance de TVA. Car là aussi, les ports du nord sont favorisés, confirme Charles Genibrel. Cette situation pourrait être évitée si les commissionnaires en douane acceptaient de faire l'avance de TVA mais rechignent à le faire pour éviter les pertes occasionnées en cas de défaillance de leurs clients.

Enfin, Jacques Trorial évoque les discussions ayant eu lieu dans le groupe qu'il a rebaptisé « les ports côté mer », et qui se sont focalisées sur 5 thèmes (se reporter au document de l'Union des Ports):

- Le passage portuaire
- L'interface ville-port
- Le pré et post acheminement, aménagement du territoire et RTE-T
- La concurrence entre ports européens
- Les risques nouveaux de la concentration.

Jacky Bonnemains formule diverses observations :

- il souhaite que soit évoquée le sujet des ports offshore ;
- il ne comprend pas la pertinence du projet relatif à la liaison Escaut-Seine.

Hervé Martel, directeur du Port Autonome de Paris, Patrick Lambert et François Soulet de Brugière font remarquer à Jacky Bonnemains que ses arguments contre Escaut – Seine ne tiennent pas compte de la diversité et de la réalité des marchés fluviaux. Ils estiment que les arguments avancés sont issues de vieilles idées malthusiennes que le débat sur l'utilité du canal a déjà largement rendu caduques.

Isabelle Palud-Gouesclou rappelle qu'en principe les thèmes portuaires seront discutés dans le COMOP consacré aux ports qui ne s'est pas encore réuni.

Hervé Martel souligne que le risque de concentration d'opérateur dans les ports est le principal argument utilisé par les opposants à la réforme.

En fin de réunion, le Président demande à ce que soit transmise au cabinet du Ministre une demande de délai supplémentaire au COMOP transport maritime.

Il propose que la prochaine plénière ait lieu le 15 février à 14H30.

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail « transport maritime »

Du 15 février 2010 (version 23/02/2010)

Participants : voir en annexe. 36 personnes

Michel Quimbert introduit la séance en saluant les personnes « nouvelles » ayant rejoint le groupe récemment, parmi lesquelles Antidia Citorres (Surfrider Fondation Europe), Pascal Mayol (Souffleurs d'Ecume, représentant la Fondation Nicolas Hulot), Patrice Carollo, représentant Jean-Yves Le Drian, Président du Conseil Régional de Bretagne, Raymond Verrieux, représentant le syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC.

Le Président fait aussi observer avoir demandé, lors d'une réunion avec le cabinet du Ministre d'Etat, un délai supplémentaire pour transmettre au Ministre le rapport du Groupe. Il sollicite le chef de projet Olivier Mornet, pour appuyer cette requête⁴.

Puis il invite les présidents de sous-groupes, ou leurs représentants, de faire un point sur les réflexions en cours.

Jacques TRORIAL a préparé un document remis en séance et synthétisant les recommandations du sous-groupe « les ports, côté terre ». Il souligne parallèlement l'assiduité des participants, et le caractère constructif des débats. Après débat, ces recommandations se déclinent en 8 points (par rapport à la version première, les modifications apparaissent en bleu⁵) :

« 1. Achever dans les délais fixés par la loi, la mise en œuvre des réformes de 2004 (décentralisation) et de 2008 (grands ports maritimes) ; donc continuer de miser sur le dialogue social et sur la coopération confiante entre les collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie et les unions portuaires locales.

Cette recommandation vaut tout autant pour l'outre-mer, où la réforme portuaire est en préparation, que pour la métropole.

2. Tenir dans la durée la nouvelle ligne ambitieuse de financement affichée et respectée par le Gouvernement depuis deux ans : pour ce faire, garantir la pérennité de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures) en lui affectant des ressources stables.

3. Assurer une coordination « horizontale » des ports (quels que soient leur taille, leur régime juridique, leur opérateur) : ceci à l'initiative conjointe des services de l'Etat, des nouveaux « concédants » et de leurs regroupements (Association des Régions de France, Association des Départements de France) et grâce naturellement aux enceintes habituelles de rencontre, de proposition et de négociation que sont l'UPF (Union des Ports de France) et l'ADPF (Association pour le Développement des Ports Français).

4 – Utiliser au mieux les installations portuaires existantes en les modernisant, en les requalifiant tout en réduisant leurs impacts sur l'environnement : la création de nouvelles zones portuaires, qui est nécessaire, notamment pour favoriser la massification des trafics en vue d'un meilleur report modal, est conditionnée par leur faisabilité économique et

⁴ Délai accordé jusqu'au 15 mars 2010.

⁵ Retranscription de la nouvelle version élaborée par M. Trorial après la réunion.

environnementale. Elle appelle donc une concertation préalable sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Pour réduire les emprises portuaires à terre, mais à condition de ne pas alourdir les coûts d'investissement et de passage portuaire, il convient de relancer l'étude des ports « off shore ». Cette solution, déjà éprouvée, peut être enrichie par des technologies innovantes et offrir plusieurs avantages : dragages réduits, circulation maritime facilitée, sécurité et sûreté mieux maîtrisées.

5 - Accorder aux dessertes terrestres multi-modales des ports la priorité sans laquelle ils ne pourront atteindre les objectifs assignés de report modal et de reprise des parts de marché : insérer ces plans de desserte (ferroviaire, fluvio-maritime, fluviale, sans oublier la route) dans les schémas régionaux des infrastructures de transport et dans le schéma national en cours d'établissement ; assurer l'amarrage de nos principaux ports dans le réseau transeuropéen de transport.

Mettre à profit le réseau des terminaux portuaires, de toutes tailles, pour irriguer l'économie des régions en évitant les transports terrestres à longue distance : les coûts de transport et l'environnement ont tout à y gagner.

6 – Appuyer plus que jamais sur nos ports le développement industriel et logistique durable indispensable à notre pays : les grands investissements logistiques (à vocation nationale ou européenne), s'ils ne sont pas directement portuaires, seront localisés de préférence à proximité des ports et de leurs corridors terrestres de desserte.

Les investissements logistiques doivent être facilités autant qu'ils le sont dans les ports concurrents : il s'impose, dans le respect des règles communautaires, de simplifier et d'accélérer les procédures d'installation d'entrepôts en zone portuaire (ex : formule de guichet unique et de délais maxima).

7 – Clarifier les conditions de concurrence entre ports européens : la Commission de Bruxelles se doit de fixer enfin les règles du jeu (guidelines) concernant les aides publiques aux ports dans le sens de la liberté pour les infrastructures et de l'interdiction pour l'exploitation des terminaux et le fonctionnement (exceptions pour le « combiné » et les « autoroutes de la mer »).

La Commission se doit aussi de prêter attention aux phénomènes nouveaux « d'hyperconcentration » mondiale dans la manutention.

8 – Tenir au moins une session annuelle d'information par le Gouvernement du Conseil supérieur de la marine marchande (et des ports), en liaison avec les autres conseils maritimes et le Conseil national des transports, pour faire un point complet, chiffré et cartographié, de l'avancement des réalisations et des projets. »

Pour Isabelle Palud-Gouesclou, s'agissant des lignes directrices, il convient de retenir que les débats se poursuivent, la position des Etats membres n'étant pas consensuelle à ce jour. Elle ne l'est pas non plus entre directions générales, au sein même de la Commission.

A la demande de Philippe Louis-Dreyfus, il est ajouté au § 4 un commentaire sur les installations portuaires offshore, sujet qui pourra être évoqué dans le COMOP consacré aux ports. Ce commentaire est complété par les observations de Jacky Bonnemains sur les travaux de dragages. Pour lui, il s'agit aussi d'étudier le concept de port offshore –sans se limiter aux installations du type terminaux conteneurs. Michel Quimbert ajoute que ce type d'aménagement existe déjà aux Etats Unis, mais pas encore en France.

Au § 5, Joël Jouault insiste sur l'opportunité d'avoir une action plus volontaire de la France afin qu'elle soit mieux impliquée dans le RTE-T. Il note l'importance du fluvio-maritime, sans pour autant écarter la route, qui aura toujours sa place. Jacques Trorial , en sa qualité d'ancien Président du port de Paris, peut en parler sagement, et approuve.

Michel Quimbert s'interroge sur les aspects fiscaux qui peuvent jouer sur l'attractivité de telle ou telle place portuaire. Philippe Louis-Dreyfus appelle l'attention sur le fait qu'on ne peut prôner dans un groupe de travail une fiscalité incitative (éco-bonus), et dans un autre une fiscalité coercitive (taxe carbone). Un choix devra s'imposer.

Au § 6, à la suite de l'intervention d'Antidia Citorres qui demandait à ce que soit ajouté le qualificatif « durable » après « développement industriel et logistique », Jacky Bonnemains rappelle que les entrepôts en zone portuaire sont souvent porteurs de risques industriels importants, certaines étant même assujetties à la directive « Seveso ».

Pour le § 7, Michel Quimbert suggère que puisse être mentionnée l'intérêt des ports dits « de proximité », pour éviter dans la mesure du possible, d'avoir recours aux voies terrestres sur de longues distances. Jacques Trorial renchérit en disant qu'il est des fausses idées à combattre : il n'y a pas trop de ports, les ports, autres que les grands, étant vitaux. Il convient eux aussi, de les rendre compétitifs. Jacky Bonnemains manifeste son accord sur la reconnaissance nécessaire de l'importance des ports de proximité, et son inquiétude sur l'hyperconcentration que le gigantisme des navires encourage.

Sur le sujet « navire », Olivier Mornet mentionne l'existence d'un COMOP traitant du navire du futur.

Les ports auront forcément à s'adapter aux technologies innovantes en matière de construction navale conclut Michel Quimbert.

Jean-Pierre Trotignon rapporte ensuite les travaux du sous-groupe piloté par Fernand Bozzoni et consacré au Transport Maritime à Courte Distance (cabotage maritime –national et international-). Il rappelle que le sous-groupe consacré au transport des voyageurs et transmanche s'est réuni une seule fois. Puis il s'est réuni avec le sous-groupe chargé du TMCD, du transfert modal et des autoroutes de la mer ; pour enfin fusionner avec ce dernier, sur le constat que les problématiques étaient très proches.

Il rappelle aussi que le Gouvernement a approuvé le rapport de Richemont et qu'il est aujourd'hui nécessaire de savoir quelles propositions validées seront mises en oeuvre. Les projets d'autoroutes de la mer, dit-il, ont eu du mal à démarrer.

Bien que sa direction ne soit pas en charge de ce sujet, précise Olivier Mornet, il ne peut être affirmé, selon lui, que l'Etat soit resté inactif, bien au contraire.

La plus importante des conclusions du sous-groupe est qu'il faut privilégier la mise en œuvre d'un éco-bonus, rebaptisé éco-mer, dispositif qui doit encourager le chargeur, l'organisateur de transport ou le transporteur routier, à opter pour le maritime. A cet égard, dit Jean-Marie Millour, le BP2S a « planché » sur le sujet et doit très prochainement diffuser les résultats de sa réflexion. Tous les pouvoirs publics sont concernés (Etat, collectivités locales, Europe). Et il leur appartient de prendre les initiatives ad hoc, notamment pour mettre en place un système cohérent et pérenne qui associe le privé au public.

Christine Lavarde confirme toute l'attention que son service –Mission intermodalité fret- porte sur cette question, notamment en s'associant étroitement aux travaux conduits par M. Bozzoni.

Nonobstant l'existence d'une telle étude, Gilbert Venet fait savoir qu'il ne saurait y avoir de décision de l'Etat sans étude préalable. Il en serait ainsi tant pour l'éco bonus que pour approfondir l'idée de considérer un navire comme une infrastructure. Sur ce point, ajoute Jean-Marie Millour, la compatibilité avec les règles de concurrence est incontournable.

Michel Quimbert convient que le rôle du COMOP est bel et bien de proposer, voire, en mettant en relief avantages et inconvénients, de faciliter une prise de décision qui, elle, appartient au Gouvernement. Il retient que l'essentiel de la proposition tient au choix du mode de transport par l'opérateur de fret qui serait bénéficiaire de l'éco bonus, si d'aventure il devait être créé. Le Président se plaît à citer une phrase de Colbert selon laquelle « c'est la marchandise qui décide ».

Pour Nicolas Isoard, le système préconisé est légitimé par la nécessaire montée en charge de toute autoroute de la mer ; il sera non discriminant et s'avérera vertueux.

Pascal Mayol, demandeur d'informations plus larges sur ce sujet, se demande si ce système ne va pas se heurter au mode ferroviaire qui, dans certains cas, peut être intéressant.

Malheureusement, répond Michel Quimbert, le fret ferroviaire est peu visible ; d'autant plus que l'incitation au transport par fer suppose aussi de lourdes dépenses en infrastructures. Il mentionne parallèlement que le phénomène de congestion représente 1% de l'économie européenne ; ce qui est considérable.

Jean-Pierre Trotignon apporte une nuance en affirmant que le transfert modal vers le maritime ne signifie pas que celui-ci doit transcender tous les autres modes. Car le ferroviaire dans certains cas est très adapté. Il cite les Etats Unis où 40% à 60% du fret dans les ports est ferroviaire

Michel Le Cavorzin [*à vérifier*] demande pourquoi n'est pas traitée dans ce groupe la question des pavillons de complaisance, aspect essentiel, y compris pour traiter de la question du transfert modal. Joël Jouault répond qu'elle fait l'objet d'un engagement du Grenelle Mer appartenant au périmètre du COMOP chargé de la formation et des aspects sociaux. A cet égard, pour que cette question soient abordée, une position intersyndicale est un préalable.

Jacky Bonnemains mentionne l'intérêt manifesté par les ONG d'être associées aux débats sur les pavillons de complaisance, alors que selon lui, elles en sont souvent exclues.

Philippe Louis Dreyfus souligne combien regrettable et inexplicable il est de voir encore le RIF sur la liste des pavillons pointés du doigt ; ce qui fait de facto du RIF le registre de complaisance le plus cher du monde. Il commente aussi l'importance du coût du carburant, en particulier pour les autoroutes de la mer, qu'il ne faut pas pénaliser par de multiples contraintes.

Michel Quimbert propose une réunion spécifique pour évoquer le sujet de la complaisance.

Quant à la question relative à la sûreté, Jean-Pierre Trotignon considère que le sous-groupe n'est pas allé suffisamment loin dans l'analyse pour que cela fasse l'objet de proposition.

En dernière étape de la séance, Michel Quimbert demande à Fabien Joret de faire état des travaux du sous-groupe « règles applicables au transport maritime » :

- sur les Règles de Rotterdam,
- l'action déclaratoire en non responsabilité
- la perception des droits de douane en cas de perte ou de vol de marchandise
- la notion douanière d'intérêt objectif à une faute
- la récupération de la TVA à l'importation
- la taxation du passage maritime.

Jean-Marie Millour rappelle l'opposition des chargeurs, des transporteurs routiers et des organisateurs de transport à la ratification des Règles de Rotterdam. Il souligne aussi l'intérêt d'avoir un document unique de transport avec un régime de responsabilité uniforme pour les transports maritimes et multimodaux intra-européens

Olivier Mornet réplique qu'à ce jour, bien que la Convention ait été signée, l'administration n'a pas encore statué sur sa ratification qui, par ailleurs, peut intervenir plusieurs années après la signature. Il est bien naturellement question de rencontrer toutes les parties prenantes dans les semaines à venir.

Michel Quimbert précise que la consultation des assurances (pour l'aspect assurances facultés) est importante.

En matière de circulation des marchandises dans l'espace européen, Raimond Verrieux rappelle l'ancienneté de la question d'une « mer européenne » et, ajoute Joël Jouault d'un « pavillon européen ».

Sur le sujet des marchandises volées ou perdues, Jacky Bonnemains rappelle ses propos tenus dans une réunion précédente, à savoir que pour lui, ces vols ou pertes peuvent avoir été provoqués dans certains cas.

Michel Quimbert riposte que le code ISPS a bien amélioré les choses, limitant les vols dans les ports. Quant aux pertes en mer, on peut supposer que ce n'est pas à l'avantage d'un armateur que de provoquer de tels actes. D'autant plus, dit Joël Jouault, que l'évolution des

technologies du navire a restreint la probabilité d'avoir des marchandises qui tombent à la mer.

Pascal Mayol demande si ce COMOP est bien le cadre de discussion sur la taxe carbone. Il est un COMOP dédié à la fiscalité, répond Michel Quimbert. Ceci étant, il s'agit d'une préoccupation majeure, dans la mesure où il serait dommageable à l'industrie maritime française ou européenne de se voir imposer une taxe dont serait émancipée l'industrie chinoise, sauf à ne vouloir accueillir dans nos ports que des navires chinois.

Robert de Lambilly confirme, à une autre échelle, ce qui serait une injustice dans la desserte de la Corse, avec des compagnies françaises qui seraient, elles, assujetties à une taxe, augmentant leurs charges d'exploitation de 20%, tandis que leurs concurrentes en seraient exemptées.

En fin de réunion, Marie-Pierre Campo indique qu'à ce jour, elle n'a pas reçu de contributions de la part des ports d'outre mer ou des collectivités territoriales.

Michel Quimbert confirme qu'il prendra contact avec Gil Thémine pour savoir quand le groupe chargé de la desserte insulaire et de la Corse pourra se réunir.

Olivier Mornet s'interroge sur l'opportunité de traiter séparément la desserte de la Corse.

Puis le Président informe avoir constitué un comité de rédaction dont les membres sont :

Michel Quimbert

Jean-Yves Besselat

Charles Revet

Jacques Trorial

Anne-Sophie Avé

Fernand Bozzoni

Jean-Pierre Trotignon

Philippe Louis-Dreyfus

Jean-Marie Berthet

Isabelle Palud-Gouesclou

Olivier Mornet.

Enfin, il lève la séance à 18H00.

b. Réunions des sous-groupes

Sous-groupe 1

Sous-groupe « Transport des voyageurs, Transmanche » **Relevé de conclusions de la réunion du 13 janvier 2010**

Participants : MM Jean-Pierre TROTIGNON, Patrick FOURGEAUD, Pierre-Yves ABOMNES, Jean-Marc ROUE, Olivier MORNET, Jean-Marie BERTHET.

Considérant le mandat du groupe, l'objectif consiste à identifier les mesures les plus pertinentes pour renforcer le transfert intermodal, qui constitue l'une des clés de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur transport. Dans cette perspective, soutenir l'activité des compagnies maritimes est essentiel.

Sur le Transmanche, l'activité des entreprises étant fortement concurrencée, a fortiori dans une conjoncture défavorable, certains participants proposent de mettre à l'étude une série de mesures :

1. Maintenir les dispositifs existants :
 - Gie. fiscal article 39c
 - Remboursement des charges non-ENIM ; à 100% (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui)
 - Exonérations des charges patronales
 - Taxe au tonnage
2. Nouvelles mesures fiscales :
 - Solliciter l'exonération de la TVA sur les biens consommés à bord (BAI transmet un argumentaire de nature à démontrer l'absence de recettes de l'Etat, voire une diminution, dès lors que cela entraînerait une baisse du chiffre d'affaires).
 - Veiller à ce que les compagnies maritimes puissent se voir exonérer de la taxe territoriale remplaçant la taxe professionnelle ;
 - Etudier les conditions dans lesquelles les marins du Transmanche pourraient se voir exonérer de l'impôt sur le revenu ; ce qui supposerait 1/une modification de la loi RIF pour en étendre l'application au transport de passagers intracommunautaire, 2/une concertation au sein des entreprises pour accroître le nombre de jours de travail pour atteindre un niveau >183 jours.
3. Nouvelles mesures sociales :

- proposer les aménagements législatifs pour instaurer le net-wage. Ce qui supposera un effort de l'Etat évalué à 50 Mn d'€.

Ces propositions ne font pas l'unanimité, un participant soulignant qu'à son avis, ce n'est pas la mission confiée au CSMM que de dresser la liste des vœux des professions de la marine marchande en matière d'allègements d'impôts et de charges ; et qu'une aide générale aux lignes transmanche n'avait pas de sens au regard des objectifs du Grenelle.

Mesures en matière de sûreté :

Malgré la tendance actuelle allant dans le sens d'une baisse du trafic passagers et fret roro, il convient de penser aujourd'hui aux dispositions nécessaires au renforcement de la sûreté, en particulier dans la perspective des Jeux olympiques à Londres.

S'appuyer pour cela sur l'audit des ports réalisé par la Commission européenne pour inspirer des initiatives en faveur du renforcement de la sûreté dans les ports et sur les navires (problème d'immigration et risques sécuritaires).

Veiller à un effort conjoint des acteurs (Etat/port/armateurs).

Tenir compte des disparités de situation selon la taille des ports.

Constatant une grande convergence des problématiques entre sous-groupes 1 et 2, les participants suggèrent une réunion avec le sous-groupe 1 « cabotage, autoroutes de la mer » .

Par ailleurs, la DAM transmettra les notes techniques se rapportant à certains sujets.

Sous-groupe « cabotage, autoroutes de la mer » **Relevé de conclusions de la réunion du 14 janvier 2010**

Participants : voir annexe.

Le mandat du Groupe est de rendre possible les engagements 6 et 45 du Grenelle de la Mer. Le sous-groupe de travail est concerné par les engagements 6a. et 6b.

S'agissant de la problématique des autoroutes de la mer, il est rappelé que le rapport de Monsieur de Richemont constitue une référence qui peut toujours être enrichie par de nouvelles réflexions.

Armateurs de France a diffusé 2 notes sur les engagements 6 et 45 dont l'une portant sur l'engagement 6d « simplifier et codifier les règles applicables au transport maritime, en particulier les formalités douanières ». Les membres du groupe sont invités à réagir sur ces documents.

Par ailleurs, il conviendrait d'encourager les représentants des chargeurs à participer aux travaux du Groupe.

Points essentiels :

- Traduire dans les faits l'assimilation à des infrastructures les navires participant au transfert intermodal ;
- lever les freins à la fluidité de la circulation des marchandises dans l'espace national et dans l'espace intracommunautaire ;
- encourager le transfert intermodal par un système de péréquation, ou dispositif de remboursement, pour toute marchandise transitant par le maritime ou le fluvial plutôt que par le routier à partir d'une certaine distance ; extension de l'application du dispositif Marco Polo ;
- inciter les chargeurs à opter pour le maritime en adaptant les solutions à la nature de la marchandise, en garantissant la pérennité, la qualité et la fréquence du transport par mer ;
- adapter les infrastructures portuaires ;
- lister les marchandises qui peuvent se transporter sans que la vitesse soit un facteur déterminant ; ou du moins mieux identifier la vitesse de transport nécessaire pour rendre le maritime attractif sans que cela se fasse au détriment de la qualité ;
- prendre en considération le coût du passage portuaire et trouver des solutions pour le diminuer ;
- mettre en place un système d'écobonus ;
- veiller à l'évolution des techniques conditionnant le navire du futur dont l'efficacité énergétique sera meilleure, et contribuera aussi à diminuer les coûts des soutes ;
- nommer une personne indépendante, chargée des autoroutes de la mer qui puisse être reconnu pour ses compétences et faire autorité auprès des acteurs concernés.

Considérant la parenté des problématiques des sous-groupes 1 et 2, il est convenu qu'ils se réunissent ensemble le mercredi 20 janvier au siège d'Armateurs de France.

ANNEXE - FEUILLE DE PRESENCE

Réunion du 14 janvier 14h30 Fontenoy – Groupe I sous groupe 1 « Fernand Bozzoni »

Comité opérationnel Grenelle de la Mer « **Transports Maritimes** »

Prénom et Nom	Qualité	Tel	Adresse électronique
BERTHET Jean-Marie	CSMM	01 40 81 70 43	jean-marie.berthet@developpement-durable.gouv.fr
BOZZONI Fernand	BP2S	06 08 90 73 32	f.bozzoni@socatra.com
BROCCO Jean-Marc	CFE-CGC	06 29 19 23 09	jmbrocco@wanadoo.fr
CAMPO Marie-Pierre	Délégation Générale Outre-Mer	01 53 69 25 31	marie-pierre.campo@outre-mer.gouv.fr

ISOARD Nicolas	SNCM	04 91 56 36 41	nisoard@sncm.fr
JOUAULT Joël	UFM-CFDT	06 07 57 40 65	joel-jouault@orange.fr
LE ROUX Marcel	UFMO	02 40 69 40 40	marcel.wici@gmail.com
MILLOUR Jean-Marc	BP 2S	01 53 89 52 41	shortsea@shortsea.fr
MORNET Olivier	DGITM/DAM/MFC	01 40 81 13 11	Olivier.mornet@developpement-durable.gouv.fr
PALUD-GOUESCLOU Isabelle	DGITM/DST/PTF	01 40 81 70 12	isabelle.palud-gouesclou@developpement-durable.gouv.fr
PERSON Antoine	LOUIS-DREYFUS ARMATEURS	01 70 38 61 17	Antoine.person@lda.fr
ROUE Jean-Marc	Brittany Ferries	02 98 29 27 03	presidence@brittany-ferries.fr
SUTTO Lisa	DGITM/DAM/MFC	01 40 81 73 22	Lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr
TROTIGNON Jean-Pierre	EUROTUNNEL	06 32 63 59 82	jean-pierre.trotignon@eurotunnel.com
XARPELL Guillem	Mtère des Affaires Etrangères et Européennes	01 43 17 60 30	guillem-xarpell@diplomatie.gouv.fr

Réunions des sous- groupes « transport de passagers, transmanche» et « cabotage, autoroutes de la mer »
Relevé de conclusions de la réunion du 20 janvier 2010

Observations liminaires : ce document ambitionne de rassembler les éléments de conclusion, et non de rendre compte des échanges ayant eu lieu pendant la réunion.

Participants : voir annexe. séance co-présidée par Jean-Pierre Trotignon et Fernand Bozzoni. Absence excusée Marcel Le Roux (qui enverra une contribution).

Sur les autoroutes de la mer : l'engagement politique en leur faveur est clair (cf. sommet de La Rochelle en 2008). Les propositions existent (voir rapport de Richemont, étude BP2S). Ce qui est attendu aujourd'hui : des initiatives. Pour aller plus loin, il est recommandé :

- une initiative gouvernementale auprès de la Commission européenne pour modifier le règlement RET-T et Marco Polo,
- un examen critique (étude indépendante selon une méthodologie bien identifiée) pour évaluer l'intérêt écologique et économique de la voie maritime (selon taille, vitesse etc des navires), pas seulement par rapport aux émissions CO², mais aussi par rapport aux autres paramètres (alternative à l'usage de l'espace terrestre, coût de la route en termes de sécurité, d'entretien, de temps de transport...),

- la diffusion de l'étude sur l'efficacité écologique,
- d'étudier la question du financement des navires : comment les considérer comme des infrastructures, en particulier au regard du droit de la concurrence (si les Etats en deviennent les propriétaires),
- étudier – en lien avec le règlement Marco Polo – la création d'un éco-bonus à la française (utilisation du vocable « éco-mer »), qui puisse être évalué à la tonne transportée/km, ou pour le moins un dispositif d'aide aux chargeurs (et non aux armateurs), véritable encouragement au report modal : lancer une étude chiffrée sur ce point pour en mesurer l'efficacité/coût et modalités de mise en œuvre, avec prévision d'une période probatoire ; l'idée serait de prendre comme base la croissance annuelle du routier et l'évaluation de l'économie qui serait faite en termes d'infrastructures (ou de dépenses autres) supplémentaires qui devront être faites s'il n'y a pas de report modal ; une telle mesure serait d'autant plus intéressante que le port d'embarquement et la destination de la marchandise serait la plus éloignée possible (risque de favoriser les ports du nord ou du sud au détriment de ceux situés entre les deux) ;
- voir si cela peut être financé par le grand emprunt ;
- il faut revoir le règlement Maroc Polo : le plafond des 35% est un problème ;
- prendre en considération le fait que la France, en tant que pays de transit, n'a pas à supporter, seule, le coût du transport terrestre entre les pays du nord et ceux du sud ; les Régions seront-elles sensibles à cette perspective ?
- il existe des programmes communautaires (interreg, med) pouvant aider au financement d'études (note à diffuser par la DAM) ; voir en relation avec les projets Union pour la méditerranée ;
- faire le bilan avantages/inconvénients de la massification, notamment au regard des conséquences sur les ports autres que les GPM, sans omettre que le défi principal tourne actuellement autour des grands navires et des grands ports (créer des hubs), ce qui pose aussi la question du dragage ;
- l'évaluation du coût du passage portuaire doit conduire à s'interroger sur l'opportunité d'avoir des terminaux dédiés aux autoroutes de la mer, surtout pour le ro-ro ;
- pourquoi parallèlement ne pas globaliser le coût du passage portuaire ? Il faudrait pouvoir identifier les aspects technico-juridiques d'une telle mesure ;
- garantir aux armateurs un cadre administratif et réglementaire pérenne, qui puisse donner une sécurité juridique pour faciliter les prévisions de conditions d'exploitation des navires.

Il est rappelé l'idée de la séance précédente, à savoir nommer une personnalité qui serait chargée des autoroutes de la mer, et qui puisse faire autorité auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Compte rendu de la réunion des sous-groupes « Cabotage, autoroutes de la mer » et « Transport des voyageurs, Transmanche » du 05 février 2010

Participants:

F. Bozzoni (Socatra), J.M. Roué (Brittany Ferries), N. Isoard (SNCM), R. Montloup (UGICT-CGT), M. Le Cavorzin (FNSM-CGT), L. Sutto (MEEDDM/DAM/MFC), J.M. Millour (BP2S), Fabien Becquelin (BP2S)

Considérant la parenté des problématiques, les sous-groupes 1 et 2 (« Cabotage, autoroutes de la mer » et « Transport des voyageurs, Transmanche »), se sont réunis conjointement sous la présidence de F. Bozzoni, pour discuter des dispositifs et des conditions susceptibles de favoriser le recours à l'intermodalité et le transfert modal vers la mer. Dans ce cadre, F. Bozzoni a présenté les résultats partiels des travaux que mène actuellement BP2S et ses membres sur la mise en place d'un « éco-bonus à la française ».

Création d'un interlocuteur unique

En remarque préalable, F. Bozzoni et J.M. Millour ont évoqué le thème de l'accès et de la circulation de l'information vis-à-vis des opérateurs sur le dossier des autoroutes de la mer.

Notamment, F. Bozzoni a souligné l'importance de désigner un interlocuteur unique de référence au niveau interministériel, avec lequel pouvoir traiter toutes les questions relevant de ce dossier. Cet interlocuteur unique aurait un rôle en interne, en France, mais également une fonction de représentation et de pression en Europe. En effet, une coordination française entre administration, expertise et monde professionnel serait particulièrement importante dans le cadre de la définition – actuellement en cours – du prochain programme européen Marco Polo 2013.

Concernant la circulation des informations, J.M. Millour a fait remarquer que les documents ayant été reconnus être une référence et une base pour la poursuite des travaux, tel le Rapport de Monsieur de Richemont, ne sont encore pas disponibles sur le site internet du Ministère.

Caractéristiques des dispositifs d'incitation à l'intermodalité

Concernant les dispositifs d'incitation à l'intermodalité, les participants ont notamment mis l'accent sur :

- la différenciation sur base géographique et la hiérarchisation des projets
- un manque de définition claire du dispositif du SIEG, dont plusieurs points font débat (quel pourcentage ? Similitudes et différences avec les autres modes de transport : sur la base de quels critères les navires peuvent être assimilés à une infrastructure de transport, face à la pluralité de compagnies sur une même liaison ?)
- une préférence partagée par les armateurs et la Commission européenne pour le

dispositif de l'écobonus

Présentation des premiers résultats des travaux de BP2S et de ses membres sur la mise en place d'un « écobonus à la française »: l'ECO-MER

- ce dispositif ne doit pas prévoir de conditions minimales pour les marchandises (quel que soit le volume de marchandises transféré par les opérateurs, l'écobonus doit être versé dès la première UTI utilisant la voie maritime)
- l'écobonus est financé par la puissance publique : l'État et les collectivités locales réunies dans une structure publique (SP) unique chargée de la redistribution du bonus à tous les utilisateurs de la voie maritime (chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs routiers, etc...).
- les opérateurs sur une ligne maritime peuvent s'associer au sein d'une SEM (société économie mixte), qui comprendrait la structure publique et des acteurs économiques/utilisateurs de transport qui s'engagent à utiliser le matériel naval mis à disposition par un armateur (qui peut avoir été sélectionné par appel à manifestation d'intérêt). Cet engagement, en nombre de slots réservé à chaque départ de navire sera fait à hauteur de leur participation au capital de la SEM. Ces pourcentages de participation à la SEM ne sont pas forcément fixes dans le temps, si le service convient à un opérateur de transport terrestre, il peut prendre plus de parts dans la SEM (et ainsi soulager la structure publique d'autant) le but pour la structure publique est de fournir un soutien au démarrage. Les slots appartenant à la SP seront commercialisés par la SEM pour le compte de l'État, ce qui permettrait l'accès au dispositif aux chargeurs/transporteurs de petite taille sans engagement préalable.
- l'écobonus peut être considéré comme un facteur d'ajustement entre le coût du transport routier sur une O/D donnée et le coût du transport intermodal sur la même O/D. Par conséquent, il est directement proportionnel aux coûts de manutention, les frais d'assurance et les coûts de pré et post-acheminement.
- pour que le dispositif de l'écobonus soit incitatif, il faut que le coût du transport intermodal (avec le bonus) soit équivalent à 80% du prix de marché du transport routier. En outre, un facteur de réduction égal à 10% s'appliquerait au prix de chaque slot pour les opérateurs s'engageant sur le long terme (comme il est d'usage dans toute négociation commerciale).
- la structure publique supporte, ainsi, les coûts de participation à la SEM et de remboursement du bonus. En revanche, elle économise le différentiel de coûts externes induit par le transfert d'une partie des trajets routiers vers la mer. Elle reçoit, en outre, les recettes provenant de la commercialisation des slots qui lui appartiennent (et qui sont vendus par la SEM en son nom). toujours concernant l'intervention publique, il est rappelé que la capacité d'attraction de la demande repose sur l'existence d'une offre de long terme. L'engagement de l'État est indispensable afin de remplir cette condition.

- en conclusion, les travaux démontrent que l'éco-mer est un facteur d'ajustement et non pas une aide d'État : il est variable en fonction du coût, des taux de remplissage. Il s'agit d'un outil d'incitation qui n'introduit pas de distorsions de concurrence dans le marché grâce à sa caractéristique d'aide ouverte à tous les décideurs logistiques terrestres et non plus à un seul armateur.
- Le fonctionnement du dispositif risque d'être pénalisé à partir de 2015 par l'annexe 6/Marpol concernant la teneur en soufre des combustibles.

Sous-groupe 2

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail 2 «règles applicables au transport maritime » du 2 février 2010

La réunion du 2 février 2010 du groupe de travail sur les règles applicables au transport maritime, a abordé les points et convenu des recommandations qui suivent :

Ratification des règles de Rotterdam

Les participants s'accordent à reconnaître qu'il est dans le principe souhaitable d'unifier le droit international applicable aux contrats de transport par mer (et aux segments terrestres de ces transports). Ce droit se trouve actuellement divisé entre plusieurs conventions internationales. Les règles de Hambourg semblent avoir épuisé leur potentiel de ratification. Une unification devrait passer par la mise en oeuvre des règles de Rotterdam.

Les participants relèvent néanmoins que les chargeurs, notamment, restent opposés aux règles de Rotterdam.

Anne-Sophie Ave souligne que le groupe de travail formule ses recommandations par consensus ; la proposition de ratifier les règles de Rotterdam peut être soumise aux chargeurs, mais il faut s'attendre à un refus. Un risque existe par ailleurs que les règles de Rotterdam conduisent simplement à ajouter une convention de plus à celles qui sont déjà en concurrence.

Patrick Simon convient que le ralliement des pays africains, condition d'une unification réelle, est incertain. L'unification est peut-être un vœux pieux. Il pourrait être envisagé, alternativement de recommander l'incorporation dans les contrats de transport des règles de Rotterdam par le biais d'une clause *Paramount*.

Fabien Joret s'interroge sur l'articulation d'une telle clause avec les dispositions impératives des règles de la Haye-Visby, lorsqu'il y aurait incompatibilité.

Le groupe convient de recommander simplement que les règles de Rotterdam soient ratifiées 'dans les meilleurs délais'.

Action déclaratoire en non responsabilité

Patrick Simon défend sa proposition de créer une version française de l'action déclaratoire en non responsabilité. Il affirme que la France est le seul pays européen à ne pas disposer d'une telle procédure. Les principes de compétence juridictionnelle dans la communauté, font que l'examen d'une affaire revient à la première juridiction saisie. Une compétence potentielle des juridictions françaises peut se voir préemptée par une action déclaratoire devant les tribunaux d'un autre Etat. A l'inverse aucune procédure similaire du droit français ne permet au défendeur de prendre l'initiative et de s'assurer qu'un litige soit examiné par les juridictions françaises.

Anne-Sophie Ave s'interroge sur le véhicule qui pourrait porter une telle disposition, le code de procédure civile ?

Patrick Simon estime qu'un article supplémentaire de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritime pourrait suffire. La disposition serait nécessairement de nature législative. On peut s'interroger sur le point de savoir si l'action devrait être purement déclaratoire ou ouverte au défendeur.

Le groupe de travail retient la proposition.

Perceptions des droits de douane en cas de perte ou vol de marchandise

Patrick Simon et Charles Génibrel rappellent que la douane perçoit des droits pour une marchandise, même lorsque celle-ci a été perdue ou volée avant son dédouanement.

Il conviendrait de vérifier la base juridique sur laquelle se fonde la douane en la matière.

Le groupe convient qu'une évolution est souhaitable. Elle serait, d'une part, équitable et, d'autre part, de nature à favoriser l'attractivité des ports français.

La notion douanière d'intérêt objectif à une fraude

Jean-Pierre Quéneudec et Patrick Simon exposent que la notion douanière d'intérêt objectif à une fraude permet la confiscation du matériel ayant servi à cette fraude, sans qu'il soit besoin de prouver pénalement la responsabilité du propriétaire de ce matériel. Le délit est constitué même en l'absence d'intention délictueuse du propriétaire du bien ; il présente un caractère objectif. C'est un des exemples de la spécificité des règles douanières en matière répressive. La pratique de transiger sur des amendes en est une autre illustration. Les montants d'amende sont très fortement réduits par rapport au taux plein si le plaignant ne conteste pas l'infraction, mais l'effet est que celui-ci préfère payer même s'il ne s'estime pas en tort, plutôt que de courir le risque de subir le taux plein.

Ces pratiques sont globalement défavorables à l'attractivité des ports français, si on les compare à celles des Etats voisins de la France, où les douanes doivent prouver la culpabilité.

Charles Génibrel juge que la douane au niveau de ses dirigeants a, plus que par le passé, conscience de l'effet de ses pratiques sur le commerce. Néanmoins, au niveau des agents, cette évolution favorable est compromise par des raidissements corporatistes, induits par les mutations et restructurations profondes que subit la douane.

Récupération de la TVA à l'importation

François Soulet de Brugière souligne qu'un étranger peut obtenir en France le report de la TVA sur un bien importé, mais pas un français, cela contrairement, par exemple, à ce qui se passe en Belgique. La cour des comptes s'est penchée sur la question ; il faudrait qu'elle formule une recommandation.

Une évaluation du bénéfice de la mesure a été menée pour le Pas-de-Calais. Si l'on compare le ratio des marchandises passant par la France entre les grandes entreprises, qui peuvent passer une convention avec la douane, et les autres, on constate que les petites entreprises sont moins actives en France. Si l'on alignait leur ratio sur celui des grandes entreprises, plus de 300 emplois pourraient être créés. Si 80 % des entreprises rapatriaient leurs activités, on arriverait à la création de plus de 500 emplois. Cette estimation ne recouvre que le seul Pas-de-Calais, mais la proximité de la frontière belge renforce l'effet de détournement de trafic.

En ce qui regarde le coût de la mesure, les difficultés viennent en fait de ce que le personnel en charge ne serait plus celui de la douane mais celui des finances, ce que les syndicats refusent.

La taxation du passage maritime

Des propositions ont été avancées dans un groupe précédent, tendant à ce que soit taxé le passage des navires dans les eaux internationales, les zones économique et les eaux territoriales.

Le groupe convient qu'il est nécessaire de rappeler que le principe de la liberté de navigation établi par la convention du droit de la mer⁶, interdit de percevoir des droits sur les navires pour le simple fait de naviguer.

Participants

⁶ Article 26 Droits perçus sur les navires étrangers

1. Il ne peut être perçu de droits sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale.

2. Il ne peut être perçu de droits sur un navire étranger passant dans la mer territoriale sinon en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces droits sont perçus de façon non discriminatoire.

Article 87 Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

a) La liberté de navigation ; ...

François Soulet de Brugière, président	Pdt Union des Ports de France
Anne-Sophie Ave	SG Armateur de France
Charles Genibrel	Pdt AMCF /FACAM
Patrick Simon	Avocat, Pdt Association Française de Droit Maritime
Jean-Pierre Quéneudec	Professeur émérite Univ. Paris I - Vice-Président de l'Académie Marine
Fabien Joret	MEEDDM /direction des affaires maritimes

Sous-groupe 3

Sous- groupe « les ports côté terre » **Relevé de conclusions de la réunion du 20 janvier 2010**

Observations liminaires : ce document ambitionne de rassembler les éléments de conclusion, et non de rendre compte des échanges ayant eu lieu pendant la réunion.

Isabelle Palud-Gouesclou (Direction des Services Transports) a rappelé que toutes les questions relatives aux problématiques portuaires relèvent principalement du COMOP que doit présider J.P. Lecomte, dont la mission n'est pas encore lancée (envoi de la lettre de mission en instance)..

Participants : voir annexe. Groupe présidé par Jacques Trorial

Sur la base d'un document établi par « Ports de France », Jacques Trorial décline 5 sous-thèmes :

- Passage portuaire
- Interface villes port, port du futur
- Pré et post acheminement ; aménagement du territoire et RTET
- Concurrence entre ports européens
- Les risques nouveaux de la concentration.

Cette séance fut une première étape destinée à identifier les questions à traiter et lancer les discussions sur les mesures à inspirer pour concrétiser les engagements qui concernent le COMOP transports maritimes.

Jacques Trorial a sollicité la contribution d'un certain nombre de personnes membres de ce sous-groupe de façon à approfondir la réflexion sur ces différents sous-thèmes.

sur le passage portuaire, J. Trorial invite les participants à se référer aux observations du rapport budgétaire de Jean-Yves Besselat.

sur l'interface villes ports, port du futur : il est reconnu que cette question relève du COMOP consacré aux ports. Néanmoins, comme pour le sous-thème précédent, il est possible d'en discuter tout en gardant la perspective de s'associer avec le COMOP en question le moment venu. Rechercher les moyens de valoriser l'image des ports auprès du public est une préoccupation majeure.

sur la question du pré et post acheminement, le sous-groupe insiste sur divers points :

assortir d'un plan de desserte bi ou tri modal chaque projet stratégique des Grands Ports Maritimes et chaque plan de développement des autres ports. Desserte ferroviaire, fluviale, routière. A cet égard, le schéma national des infrastructures de transport est en voie d'élaboration. Voir aussi les contrats de projet Etat – Régions.

Sur les RTET, on observe la tendance de la Commission européenne à favoriser le nord-sud et l'extrême est, au détriment de la desserte des ports de l'Atlantique. Un suivi permanent des dessertes terrestres, le MEEDDM devra être vigilant pour agir en faveur d'un rééquilibrage. Sur ce point, l'attention devra se porter sur la mission parlementaire confiée à Roland Blum et portant sur les besoins ferroviaires et fluviaux desservant les ports français.

Est aussi soulignée l'importance des zones logistiques, et l'avance des voisins européens du nord.

concurrence entre ports européens

La position de l'ESPO (organisation européenne des ports) est évoquée : laisser les Etats libres pour les infrastructures, en limitant voire interdisant les aides publiques à l'exploitation et au fonctionnement ; ce qui fausse la concurrence.

risques nouveaux de la concentration : les services de manutention sont aussi concernés par cette tendance. Il s'agit de trouver les moyens d'éviter l'instauration de positions dominantes.

Demandes de contribution et réactions :

Faire connaître auprès des membres du groupe un extrait de l'étude réalisée en 2007 par l'AFITF qui effectuait une comparaison entre ports européens. Geoffroy Caude : délégué général de l'Union des Ports de France se charge de sa diffusion.

Le président sollicite Claude Pompierre, président de la commission des ports d'outre-mer de l'Union des Ports de France, pour diffusion d'une note sur les problématiques des ports d'outre-mer, notamment au regard de la fragilité de leur environnement.

Prêter une grande vigilance aux questions de gouvernance des ports, et de l'échelle à laquelle un port est considéré, celle appropriée étant l'échelle interrégionale voire au-delà. Demander plus aux scientifiques, avec une réflexion très en amont. Le président sollicite sur ce point une note à Mme Bersani.

Le président demande aussi à M. Fourgeaud une note sur l'achèvement de la mise en œuvre de la réforme portuaire et la décentralisation. Mais il est convenu de laisser là aussi cette question au Groupe chargé des ports.

Faire référence au rapport Gressier dont nombre de conclusions sont encore d'actualités.

Stéphane Argoud est chargé de faire une note sur la desserte ferroviaire des ports et le transfert modal.

Patrick Lambert diffusera une note sur le report modal avec le fluvial.

Sur les zones logistiques, il convient de diffuser une note écrite à l'attention de la RP à Bruxelles (DST ?).

Mercredi 3 février à 10H00 à l'UPM

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail 3 **« Les ports, côte terre » du 3 février 2010**

La réunion du 3 février 2010 du groupe de travail sur les ports, présidée par Monsieur Jacques TRORIAL, a abordé chacun des thèmes traités par le groupe, avec un point réalisé sur les observations des participants sur la note rédigée par le Président du groupe et sur les différentes contributions des participants envoyées préalablement à la réunion (Cf PJ). Un exposé de Gilbert VENET (CGEFI)⁷ sur les constats relevés dans le cadre du contrôle économique et financier des Grands ports maritimes, visés par la réforme portuaire, s'est déroulé dans la seconde partie de séance.

La prochaine réunion du sous-groupe est fixée pour le 10/02/2010 à 15h00, au siège de UPF. Les points évoqués :

Les ports en tant que tels, le passage portuaire

En remarque préalable, les participants ont constaté une reprise des parts de marché de la part des ports français, pour lesquels la réduction moyenne des trafics s'élève à environ - 10% par rapport à l'année précédente, contre - 20% à Anvers, - 12-13% à Rotterdam.

Les données économiques des mois à venir seront importantes, parce qu'elles détermineront le contexte dans lequel viendra s'inscrire la mise en place effective du nouveau dispositif de gestion des terminaux pour les GPM. Sur le plan social, on peut d'ores et déjà constater, pour ces ports, que le dialogue social a fonctionné et continue de fonctionner dans les délais prévus.

Le sujet de l'évolution des ports a été abordé pour les trois catégories portuaires: les ports métropolitains concédés, les grands ports maritimes et les ports d'Outre-mer.

⁷ Contrôle général économique et financier

Le transfert aux collectivités locales des ports concédés est effectif depuis 2007. Le groupe n'est pas allé plus loin sur ce sujet, en raison de problématiques qui peuvent être très différentes selon les ports.

Concernant les ports d'Outre-mer, qui doivent répondre à des enjeux spécifiques et servir « un projet de société », l'État a décidé de les maintenir sous sa responsabilité. Sans préjuger des décisions qui seront prises pour réformer ces ports, la mission confiée à M. Le Clech étant en cours.

Leur gouvernance devrait associer l'État, les collectivités locales et les CCI et se conforter par la mise en place d'outils d'aide à la décision et d'évaluation des politiques, tels que les observatoires des prix (prix à l'importation des produits essentiels, des tarifs pratiqués par les manutentionnaires). Ces dispositifs représentent une précaution contre le risque de voir se constituer des monopoles locaux ou par multinationales interposées dans des ports qui, du fait de leur positionnement géographique, sont moins soumis à la concurrence. Parmi les problématiques de développement spécifiques de ces ports sont, ensuite, mentionnées: l'outillage, le coût du passage portuaire, la fiabilité, où les marges de progression restent importantes tant pour le fret que pour le tourisme.

Le développement des investissements portuaires pose la question des financements et de leur évolution à l'avenir. Les rapports budgétaires de J.Y. Besselat et Charles Revet indiquent que la récente tendance à la hausse devrait se maintenir.

Le groupe de travail recommande que cette ambition soit tenue dans la durée. Cela imposera de garantir sur une durée pluriannuelle les crédits relevant de la loi budgétaire (programme 203, infrastructures et services de transport), la loi grenelle I, les dotations de l'AFITF⁸, les fonds de concours des collectivités (volets portuaires des CPER 2007/2013 et le plan de relance portuaire) et des projets stratégiques des grands ports maritimes.

Interface terre/mer – ville/port

Ce sujet, essentiel pour l'articulation entre les ports et leur environnement urbain et qui relève des engagements qui seront traités par le COMOP « port du futur », présidé par J. P. Lecomte est rappelé par le groupe car il fait partie des sujets phare de partenariat entre les ports et les collectivités territoriales, avec des réalisations concrètes déjà effectives. Sur ce thème, les références sont nombreuses: études de l'association AIVP, le guide des bonnes pratiques en 20 recommandations issues d'une étude Interreg de 2007, les nombreux exemples de projets réalisés en France, à Dunkerque, Nice, Strasbourg, Paris..

Au delà de cet interface ville-port, les participants considèrent que les extensions portuaires – tant sur terre qu'en mer – doivent être conçues corrélativement en relation avec le développement des trafics et du transport maritime et une amélioration des dessertes portuaires. À ce titre, la question du rôle donné aux GPM en matière d'aménagement du territoire est de taille (elle sera traité par le COMOP « Port du futur »). Les ports, en effet, ne sont pas uniquement liés au transport maritime, mais ils revêtent également une fonction essentielle en tant que zones logistiques et industrielles, et de bassins d'emploi. L'image du port en tant que lieu de transit doit être complétée par celle d'un espace d'attraction

⁸ Agence de financement des infrastructures de transport de France

d'investissements et d'activités logistiques et industrielles durables sur un territoire, avec en outre, la nécessité d'élargir l'hinterland portuaire

A la suite d'une réaction de la représentante du FNE sur la préservation de l'environnement, une nouvelle rédaction du passage de la note consacrée à ce point sera établie d'ici la prochaine réunion.

Sur tous ces sujets, l'expertise des conseils scientifiques d'estuaire est attendue pour contribuer à la juste prise en compte de la problématique environnementale en amont des projets portuaires.

Enfin, le groupe met l'accent sur le fait que les analyses de la viabilité économique et environnementale des ports offshore devront inclure la problématique du coût de passage et des pré- et post- acheminements, susceptibles d'être plus importants que pour un port ordinaire.

Pré et post acheminements, RTET⁹, aménagement du territoire

Pour les participants, ce sujet renvoie à l'un des objectifs majeurs de la réforme portuaire. Si la restauration de la compétitivité des ports et la conquête de nouvelles parts de marchés, au bénéfice de la croissance et de l'emploi figurent au 1er rang des objectifs de la réforme - ce qui nécessite un abaissement des coûts de passage et une amélioration de la fiabilité des services - il en est de même pour la valorisation du positionnement des ports maritimes - points d'entrée et de sortie prédominant des marchandises dans l'espace économique national et européen - et donc acteurs privilégiés d'une politique territoriale d'aménagement et de développement durables, promouvant une meilleure articulation entre les modes de transports alternatifs à la route.

Les membres du groupe de travail estiment que les projets stratégiques des GPM doivent pouvoir inclure un plan de desserte multimodale du port, focalisé notamment – en ligne avec la loi Grenelle I – sur le renforcement de la part des acheminements terrestres par fer et voie d'eau (objectif de doublement d'ici à 2020). La même démarche devrait s'imposer pour les ports décentralisés.

Le groupe évoque aussi l'importance du SNIT pour accompagner cette démarche.

Les éléments qu'il convient pour le groupe de travail de prendre en compte dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) actuellement en cours d'élaboration au Meeddm :

pour le mode ferroviaire : les grands contournements ferroviaires (RTET) ; la rénovation des réseaux ferrés portuaires dorénavant sous responsabilité des ports eux-mêmes et le développement de dessertes ferroviaires ; la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité ; la mise en place du grand engagement national pour le fret ferroviaire.

⁹ RTET Réseau Trans européen des transports

pour le mode fluvial : le groupe préconise de ne pas prendre de retard dans le projet Seine Escaut ni dans le programme VNF¹⁰ dit « réseau magistral » ; de pousser les études pour les liaisons vers l'Est (Seine Moselle).

pour le mode routier : le groupe met l'accent sur la nécessité de ne pas oublier que ce mode assure 80% de la desserte portuaire et que les investissements routiers ne peuvent pas s'arrêter, notamment pour « désaturer » le réseau routier

Pour tous ces objectifs, la question de la pérennisation de l'AFITF est importante et elle passe pas la nécessité d'assurer à l'Agence des ressources stables (cf notamment la question de l'affectation à l'AFITF des entrées générées par la taxe carbone pour des investissements dans les transports durables) et de clarifier son fonctionnement.

Concernant les RTE-T, le groupe de travail considère que la façade atlantique a été oubliée par le programme européen : le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, la Rochelle n'existent pas dans la carte des projets RTE-T de 2004.

Afin de conforter le positionnement à l'échelle européenne des ports français, un suivi permanent des dessertes terrestres devrait être assuré par le MEDDM. *Sur ce point, les membres du groupe considèrent qu'il n'est pas besoin de demander la création de nouvelles instances, les instances de dialogue et de coordination entre les politiques portées d'une part par l'Etat, d'autre part par les collectivités territoriales existant d'ores et déjà, mais qu'il convient en priorité que les décideurs veillent à la cohérence des schémas de transports (cf notamment pour ce qui concerne l'articulation entre les SRIT (schémas régionaux d'infrastructures des transports) élaboré par les collectivités et le futur SNIT élaboré par l'Etat, lequel fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales et que ces schémas mettent l'accent sur l'intermodalité .*

Par ailleurs, au moins une session annuelle d'information devrait être consacrée par le gouvernement à un point devant le Conseil supérieur de la marine marchande sur l'avancement des projets et réalisations de dessertes portuaires.

Outre les dessertes terrestres, les pouvoirs publics doivent aussi se pencher sur le rôle logistique des ports, les deux sujets étant directement liés. Le rôle de « facilitateurs » que devraient jouer l'État et les collectivités locales pour les installations logistiques va dans le sens souhaité par la réforme.

Concurrence entre ports européens

Les participants appuient la position de l'ESPO¹¹ et de l'administration française , visant à ce que la Commission rédige des lignes directrices en matière d'aides d'Etat dans le secteur portuaire autorisant les Etats membres à soutenir financièrement infrastructures tendant à interdire les autres aides publiques . Dans le cas contraire, la concurrence serait faussée entre ports des pays qui ont beaucoup investi pour leurs dessertes portuaires et ceux, dont les nôtres, où t beaucoup reste encore à faire.

¹⁰ VNF Voies Navigables de France

¹¹ ESPO European Sea Port Organization

Les risques nouveaux de la concentration

Le phénomène de la croissance de la concentration dans le secteur de la manutention réduit la concurrence (actuellement, il n'existe plus que 5 grands groupes mondiaux) dans un des postes les plus importants du coût de passage portuaire. Les outils nationaux et européens du droit de la concurrence doivent intervenir afin d'éviter la création de positions dominantes dans ce secteur.

Intervention de Gilbert VENET (CGEFI) sur les constats relevés dans le cadre du contrôle économique et financier des Grands ports maritimes

M. VENET expose aux participants les remarques sur les aspects « transfert d'outillages » et « gouvernance » de la Réforme portuaire, sur les projets stratégiques et les projets ferroviaires formulés par le Contrôle général économique et financier (auxquels sont assujettis les EPIC, les sociétés à participation étatique > 50%, les organismes autorisés à percevoir des taxes et les entreprises de toute nature bénéficiant de concours financiers de l'État). Sur la base de son évaluation, le CGEFI constate des améliorations importantes suite à la mise en œuvre de la réforme de 2008, notamment en ce qui concerne la gouvernance portuaire (par exemple : les Conseils de surveillance permettent de mieux faire la part entre intérêts de la place et intérêts du port; le rôle des Conseil de développement s'avère positif). Les projets stratégiques des ports sont ambitieux, ils ont été bâtis sur des hypothèses de trafic qui apparaissent aujourd'hui optimistes. Leur financement n'est pas encore bouclé et reposera en partie sur un accroissement de l'endettement. S'agissant des projets ferroviaires, ceux-ci occupent une part importante des projets stratégiques et ils sont en cours de complément dans de nombreux ports.

Il identifie la clé de réussite pour les étapes à venir dans les facteurs suivants:

- une meilleure définition des priorités dans les projets stratégiques ;
- une fixation des limites d'endettement, lorsque celui-ci croît très fortement sur la période ;
- une réappréciation des objectifs et des moyens dans le cadre des contrats État/ports ;
- une participation active des ports dans la constitution d'opérateurs ferroviaires de proximité qui repose sur un partage des risques équilibré entre ces derniers et leurs partenaires.

La représentante de la DGITM a indiqué que d'ores et déjà, les GPM ont ajusté certains des éléments initiaux contenus dans les projets stratégiques pour mieux coller à la situation économique actuelle, tout en maintenant parmi leurs priorités le développement de leurs dessertes.

Pièces jointes : Note examinée par le groupe de travail

Paris, le 1er février 2010

Les ports, côté terre

Premier thème : les ports en tant que tels, le passage portuaire.

L'objectif principal est évidemment d'achever la mise en œuvre des réformes de 2004 (décentralisation) et de 2008 (grands ports maritimes) bien engagées.

- L'évolution des ports métropolitains concédés¹, transférés aux collectivités territoriales, doit s'envisager sur une période de transition de plusieurs années, notamment parce qu'elle interfère avec l'importante réforme consulaire en cours. Si les solutions retenues par les collectivités pour prendre le relais de l'État dans la gestion des ports sont diverses, les collectivités assument depuis 2007 leurs fonctions de propriétaires d'infrastructures et d'autorités portuaires, dans un climat de coopération constructive avec les CCI gestionnaires historiques.

1 - Voir contribution 1 de Patrick Fourgeaud

L'État reste présent pour les questions de sécurité et celles qui se rattachent à la sûreté... dont le poids croît de manière continue ; les capitaineries lui restant rattachées.

- S'agissant des grands ports maritimes, les tout prochains mois de l'année 2010 doivent voir la mise en place effective du nouveau dispositif de gestion des terminaux - opérateurs et salariés – rendue plus délicate par la baisse d'activité liée à la crise : il n'en demeure pas moins, qu'après une longue maturation et beaucoup de consultations préalables, les textes législatifs et réglementaires sont intervenus dans des délais très courts et que le dialogue social, malgré quelques inévitables à coup, a bien fonctionné.

Pour les ports d'outre-mer², nous sommes dans l'attente des décisions de l'État dont chacun comprend qu'elles ne pouvaient intervenir qu'après les consultations qui viennent d'avoir lieu. Leur résultat confirme au demeurant la justesse du choix de maintenir ces ports sous la responsabilité de l'État ainsi d'ailleurs que le souhaitaient les gestionnaires en charge des CCI et les instances de l'UPF (à l'époque UPACCIM).

Ces ports doivent répondre à des enjeux spécifiques et servir « un projet de société » en tant qu'outils concourant au développement des régions d'outre-mer. Naturellement leur gouvernance devra associer l'État, la collectivité et la CCI, assurer la stabilité nécessaire du management, s'astreindre à la définition d'une stratégie et mettre en place des moyens de contrôle et d'évaluation des politiques (observatoires des prix à l'importation des produits essentiels, des tarifs pratiqués par les manutentionnaires, précautions contre le risque de voir se constituer des monopoles locaux ou par multinationales interposées...)

Plus encore qu'en métropole, ou dans l'espace économique européen le rôle du port d'outre-mer, généralement sans concurrent, est primordial. La sécurité des approvisionnements en dépend évidemment.

2 – Voir contribution 2 de Claude Pompière

De plus, nos ports d'outre-mer ne pourront jouer le rôle de ports d'éclatement au profit de territoires voisins que s'ils se forgent une réputation exemplaire en fait d'outillage (c'est généralement le cas), de coût de passage et de fiabilité, aussi bien pour les marchandises que pour le tourisme.

Pour les investissements portuaires proprement dits et leur financement, les multiples interrogations se ramènent à la question centrale suivante : l'effort collectif en faveur de la mer et des ports, axe politique fort, mis en œuvre par les « grenelle » de l'environnement, de la mer, et par les réformes rappelées ci-dessus s'est traduit par l'affichage de moyens financiers en progression sensible par rapport aux niveaux moyens antérieurs ; cette nouvelle ligne est-elle tenue actuellement ?

La réponse que nous pouvons donner à cette question est oui pour l'essentiel : nous pouvons nous référer pour l'affirmer aux analyses fouillées des récents rapports budgétaires de J.Y. Besselat et Charles Revet.

Le suivi des financements impose de rapprocher la loi budgétaire (programme 203, infrastructures et services de transport), la loi grenelle I, les dotations de l'AFITF, les fonds de concours des collectivités, notamment les volets portuaires des contrats de projet État-Région 2007/2013 et bien entendu les projets stratégiques des grands ports maritimes.

Il en découle une recommandation unique, à savoir que cette ambition soit tenue dans la durée alors même que le contexte financier global se tend.

Ajoutons que les collectivités en charge de ports depuis 2007 ont commencé de dégager des moyens spécifiques pour faire face à leurs nouvelles responsabilités.

L'effet d'éparpillement né des réformes récentes appelle un renouveau de la dimension collective.

La confrontation entre les diverses catégories de ports (sans oublier les ports de pêche), des situations, des problèmes, des solutions doit continuer de s'opérer dans le cadre, aujourd'hui quasi-séculaire des rencontres portuaires : l'UPF pour l'exercice en commun des responsabilités sociales, techniques et économiques des opérateurs, l'association ADPF pour les échanges informels entre les divers « concédants », État, ARF, ADF...

Deuxième thème : interface villes-ports, port du futur.

Le « COMOP » présidé par J. P. Lecomte doit en traiter. Sous l'aspect villes-ports, l'association internationale éponyme A.I.V.P. a multiplié depuis au moins deux décennies les études, rencontres et propositions concrètes sur ces sujets, à vrai dire classiques.

En particulier une étude de novembre 2007 au titre des programmes Interreg, portant sur une vingtaine de ports européens, a conduit à l'édition d'un guide des bonnes pratiques en 20 recommandations³

Au reste les évolutions récentes résultant des coopérations étroites villes-ports témoignent des progrès réalisés et en cours de Dunkerque à Nice, sans omettre Strasbourg ni Paris.

Plus généralement nous devons contrebattre les thèses qui relèvent de « l'idéologie de la fin du développement » selon lesquelles il y aurait trop de ports et il conviendrait de stopper la croissance des ports existants. Certes il faut économiser les espaces portuaires, par nature géographiquement limités, coûteux à aménager : cela implique de requalifier les affectations à tel ou tel trafic, de négocier les compensations.

3 – Voir contribution 3 de Geoffroy CAUDE

Mais sans oublier jamais les besoins d'extensions liés au développement des trafics et aux nouvelles données du transport maritime.

Il ne saurait être question de « figer » les emprises portuaires par une « sanctuarisation » abusive d'espaces limitrophes dits « naturels » qui ne sont souvent constitués que de dépôts de matériaux récents.

Sur tous ces sujets l'éclairage prospectif des conseils scientifiques va s'avérer des plus utiles ; de même, la clarification opérée par la loi de 2008 entre infrastructures et exploitation, ainsi que, la création des conseils interportuaires de façades ou d'axes faciliteront les arbitrages et aideront à éviter redondance et excès des projets de développement.

Nous laisserons au COMOP en charge la responsabilité d'émettre des recommandations à propos du port du futur.

Deux simples remarques, au passage :

autant les ports « en hauteur » se conçoivent et fonctionnent pour les petits bateaux de plaisance autant l'idée peut surprendre pour les navires de commerce ;

les ports « off shore » ne sont en rien une invention récente et peuvent répondre à certaines situations et trafics particuliers (ex : Antifer...) mais ils ne dispensent pas d'une liaison mer-terre dont la longueur et le coût peuvent « plomber » les coûts de passage.

Troisième thème : pré et post acheminements, RTET, aménagement du territoire

Le but de la réforme est l'abaissement des coûts de passage et le retour à une fiabilité des services permettant à nos ports de jouer leurs atouts dans la concurrence entre chaînes logistiques aussi bien pour la France que pour l'Europe.

Les objectifs assignés, pour les conteneurs mais également pour les pondéreux, tendent non seulement à enrayer la perte de parts de marché mais à en regagner.

D'autre part l'accent est mis par la loi Grenelle I sur le renforcement (doublement d'ici à 2020) de la part des acheminements terrestres par fer et voie d'eau (modes durables).

Il faut donc assortir chaque projet stratégique des GPM, ainsi que les plans de développement des principaux ports décentralisés (ex : Calais, Toulon, ports bretons, Sète, ...) d'un plan de desserte bi ou tri modal : ce volet consacré au développement de la

multimodalité des dessertes est prévu par la loi de 2008 pour les GPM. La même démarche s'impose à l'évidence pour les ports décentralisés.

4 – Voir contribution 4 d'Isabelle Palud-Gouesclou

Côté fer: faire figurer systématiquement les grands contournements qui permettront de délivrer aux opérateurs marchandises les sillons à vocation nationale et européenne (RTET); accélérer la rénovation des réseaux ferrés portuaires dorénavant sous responsabilité des ports eux-mêmes ainsi que la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité; veiller à la mise en place du grand engagement national pour le fret ferroviaire⁵.

5 – Voir contribution 5 de Stéphane Argoud

Côté voie d'eau⁶: ne pas prendre de retard dans le projet Seine Escaut ni dans le programme VNF dit « réseau magistral »; pousser les études pour les liaisons vers l'Est (Seine Moselle).

Pour autant ne pas oublier la route qui assure 80 % de la desserte portuaire : l'Association des Départements de France (ADF) et TDIE préparent un livre blanc sur la route, sujet également traité par le Conseil d'analyse stratégique (Premier Ministre).

Cette desserte portuaire devra être traduite dans le schéma national des infrastructures de transport en cours d'élaboration, retranscrite dans les contrats de projet Etat Régions ainsi que dans la programmation pluriannuelle de l'AFITF et, bien entendu, dans les schémas régionaux d'infrastructures de transport.

6 – Voir contribution 6 de Patrick Lambert

À propos de l'AFITF nous pouvons nous référer aux observations du rapport Besselat, aux propositions du rapport Gressier et aux pistes des réflexions dégagées dans le document Transport, développement, intermodalité, environnement (T.D.I.E.) en vue d'assurer la pérennité de l'agence, de lui assurer des ressources stables et de clarifier son fonctionnement assez compliqué car faute de ressources affectées suffisantes, elle reçoit de l'État des dotations budgétaires qu'elle se doit de réemployer pour près des 2/3 sous forme de fonds de concours à l'État !

Il n'en reste pas moins que l'Agence – même si elle n'a pas à se substituer comme décisionnaire à l'État, ni aux collectivités territoriales, ni aux grands aménageurs est indispensable pour assurer la continuité de la politique d'investissement public en infrastructures de transport.

S'agissant des RTET, ce qui est en cause c'est la tendance des services de la Commission européenne à privilégier le Nord-Sud ainsi que l'extrême Est pour desservir les nouveaux pays membres, ce qui a pour effet d'isoler nos ports de la façade Atlantique : la carte de 2004 « ignore » le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, la Rochelle...

Au total si l'on veut que les grands ports français jouent à l'échelle européenne le rôle qu'autorisent leurs qualités maritimes, un suivi permanent des dessertes terrestres devrait être assuré conjointement par le Ministère de l'Écologie, transports, par la Délégation à l'aménagement du territoire et par le Secrétariat général de la mer au triple niveau régional, national, européen en associant tous les principaux ports et pas seulement les GPM.

Ce chantier de réflexions et propositions, cartographiées et chiffrées va être nourri d'ici peu par le rapport du Député Roland Blum chargé par le Gouvernement d'une mission parlementaire sur les besoins des réseaux ferroviaires et fluviaux desservant nos ports : il ne fait guère de doute au terme de nos premiers échanges de vues que nos appréciations seront fortement convergentes.

Au total le dispositif institutionnel actuel, à tous niveaux, comporte tous les mécanismes et procédures permettant d'assurer l'impulsion, la coordination et le contrôle des politiques portées par l'État, l'Europe, les collectivités territoriales, les établissements portuaires, compagnies consulaires, etc... Loin qu'il faille en créer de nouveaux, il faut et suffit de faire fonctionner tous ceux qui existent, d'ancienne ou de fraîche date, avec au sommet le colloque permanent gouvernement – parlement.

Pour ce qui est des ports et de leurs dessertes, au moins une session annuelle devrait être consacrée par le gouvernement à faire un point complet de l'avancement des réalisations et des projets devant le Conseil supérieur de la marine marchande et des ports.

Ces mêmes préoccupations sous-tendent la nécessaire affirmation du rôle logistique de nos ports maritimes (et fluviaux).

Dans ce domaine tout confirme notre retard par rapport à nos concurrents nord-européens : nos ports génèrent moins d'emplois parce que beaucoup de zones logistiques se sont, depuis vingt ans, établies loin des ports maritimes, des grandes voies d'eau voire des liaisons ferroviaires. Non seulement la Hollande, la Belgique, l'Allemagne ont pris, avant nous, le « virage logistique » mais beaucoup de nos implantations se sont faites en rase campagne, au long de grands axes auto-routiers.

Les objectifs du Grenelle I en matière de report modal pas plus que ceux du plan de modernisation des ports avec création de 30 000 emplois nouveaux ne seront atteints sans de grands efforts pour faciliter la localisation d'activités logistiques, spécialement liées aux trafics de conteneurs, dans la proximité des ports et avec les dessertes durables (voie d'eau si possible, rail en tout cas) appropriés. S'il n'est pas question de recourir à une planification autoritaire qui risquerait d'être stérilisante, un suivi incitatif s'impose au niveau des ports, des schémas d'aménagement concerté des schémas régionaux d'infrastructures de transport ; dans le domaine de la logistique, les instances de coordination précitées doivent assumer leur rôle.

Quatrième thème : Concurrence entre ports européens

Entre ports français la concurrence n'est pas faussée : la clarification entre infrastructures et exploitation depuis la loi du 4 juillet 2008 offre à cet égard une garantie supplémentaire ; quant au gaspillage des ressources, les comités de coordination interportuaires mis en place devraient y mettre bon ordre, s'il y a lieu, en même temps qu'ils contribueront à renforcer, à l'étranger, le dynamisme commercial de l'image de notre système portuaire.

Entre ports européens, nous attendons depuis près de trois ans que Bruxelles produise les règles du jeu (guidelines) pour les aides d'État et des collectivités territoriales. Chacun sait

que deux écoles s'affrontent au sein de la Commission entre ceux qui voudraient soumettre à autorisation européenne les aides aux investissements d'infrastructures et ceux qui souhaitent limiter cette obligation (et la faire rigoureusement respecter) aux aides d'exploitation, par ex. subventions aux outillages de manutention.

Bien entendu exception faite des aides au transport combiné (Marco Polo) ou aux autoroutes de la mer.

Nous faisons nôtre la position de l'ESPO7 (organisation européenne des ports) position reprise par l'administration française compétente⁸ qui tend à laisser les États libres pour les infrastructures et à interdire les aides publiques aux investissements d'exploitation et de fonctionnement.

Dans le cas contraire la concurrence serait faussée entre ports des pays qui ont beaucoup investi pour leurs dessertes portuaires et ceux, dont les nôtres, où malheureusement beaucoup reste encore à faire.

7 – Voir contribution 7 du rapporteur (UPF-ESPO)

8 – Voir contribution 8 d'Isabelle Palud-Gouesclou

Cinquième thème : les risques nouveaux de la concentration

La manutention qui constitue un des postes les plus importants du coût de passage portuaire est dorénavant exercée presque partout dans un cadre concurrentiel ;

Mais depuis quelques années les concentrations s'accélèrent avec l'émergence d'un tout petit nombre d'opérateurs globaux européens ou asiatiques. Les outils du droit de la concurrence (nationaux et européens) devraient permettre d'éviter des positions dominantes sur des marchés pertinents qui dépassent généralement l'échelle du port et concernent l'ensemble des ports desservant un même hinterland. La Commission de Bruxelles se doit de prêter attention à ces phénomènes nouveaux de concentration dans la manutention.

Par ailleurs le contrat entre l'autorité portuaire et l'opérateur pour la mise à disposition des quais et terre-pleins doit favoriser une utilisation optimale des infrastructures et de ce bien rare que constitue aujourd'hui le domaine portuaire (c'est le cas chez nous avec les nouveaux contrats de terminaux).

Le « Grenelle de l'environnement » et le « Grenelle de la mer » suscitent dans notre pays intérêt et prise de conscience, bien au delà des cercles professionnels, pour ce que la mer nous apporte et nous impose en échange : notre économie et notre société sont, plus encore qu'hier, tributaires de nos ports, quelles qu'en soient les tailles et les destinations (commerce, pêche, tourisme, etc...). Nous vivons donc une sorte de moment historique pour redessiner l'image de nos ports, pour les valoriser, les faire mieux connaître, comprendre et aimer de la population.

Compte rendu de la réunion du Groupe de travail 3 **« Les ports, côté terre » du 10 février 2010**

La réunion du 10 février 2010 du groupe de travail sur les ports, présidée par Monsieur Jacques TRORIAL, a permis aux participants de travailler à une nouvelle version de la note rédigée par le Président du groupe. Cette nouvelle version intègre les observations exprimées lors de la réunion précédente et les contributions écrites de P. Fourgeaud et de FNE. Les participants au groupe de travail sont invités à réfléchir, en vue de la prochaine réunion plénière du groupe Transports Maritimes (15/02/2010), à une suggestion qui pourrait être ajoutée à la liste de recommandations du groupe « Ports, côté terre ».

Les principaux points évoqués lors de la réunion:

Les ports font leurs preuves en matière de gestion des contraintes environnementales

La nouvelle contribution de P. Fourgeaud montre que l'évolution des comportements dans la gestion portuaire va dans le sens des dispositions prévues par la loi 2008, qui a donné une place importante aux préoccupations environnementales et à la question des emprises portuaires. Des solutions existent déjà, permettant d'optimiser l'emprise des projets, de supprimer ou réduire les impacts pendant l'exploitation et de faire cohabiter ces activités avec des milieux sensibles. L'actualité montre que les ports ne se soucient pas de leur insertion sur le territoire de manière ponctuelle, mais largement en amont, dans le but de faciliter les procédures lorsqu'un projet d'investissement se présente (élaboration d'un plan d'aménagement et de développement durable au port de Dunkerque). En réaffirmant la nécessité d'un développement portuaire raisonné, la contribution de P. Fourgeaud va dans le même sens de la contribution de FNE.

Interface terre/mer – ville/port

La nouvelle version de la note intègre les suggestions de I. Palud-Gouesclou fournissant des éléments de réponse à la prise de position de FNE par rapport à une formulation trop équipementière. Cette nouvelle version explicite la position du MEEDDM, conciliant développement économique, social et environnemental dans une optique de développement durable. Elle précise que, si la fonction première des ports est une fonction économique, ce derniers doivent aussi veiller à ce que cette fonction s'inscrive dans une logique respectueuse de l'environnement. À ce titre, elle souligne que l'un des objectifs de la réforme, avec notamment les responsabilités confiées aux gestionnaires portuaires en matière d'aménagement, est justement de prendre en compte le plus en amont possible les questions environnementales. Dans cette optique, l'activité portuaire doit être guidée par une logique d'optimisation de l'usage des espaces et des installations existants, sans oublier toutefois que la création de nouvelles zones portuaires reste un élément indispensable tant du point de vue économique qu'en environnemental, afin notamment de permettre la massification des trafics et le report modal.

Aucune modification concernant le thème « port du futur », pour lequel le COMOP présidé par J. P. Lecomte va démarrer ses travaux.

Connexions intermodales et aménagement du territoire

Les participants intègrent dans la nouvelle version de la note les observations de S. Argoud de VNF, qui recommande de ne pas prendre de retard dans le projet Seine Escaut ni dans le programme VNF visant à améliorer le niveau de service sur le réseau principal desservant les ports maritimes; de pousser les études pour les liaisons permettant d'étendre l'arrière-pays de ces ports (mise au gabarit de la Seine entre Bray et Nogent, création d'une liaison entre la Saône et la Moselle avec une possible extension vers le Rhin).

Concernant le rôle des ports en tant que plates formes industrielles et logistiques, le texte de la note est reformulé afin de tenir compte des deux rôles distincts des autorités administratives et des élus. Il est souligné, au niveau des décisions, que les investissements dans les ports doivent être facilités et soutenus, à l'image de ce que font les autres ports concurrents en Europe. Il est indispensable de simplifier et d'accélérer les procédures d'installation d'entrepôt en zone portuaire: une formule de guichet unique et de délais maxima s'impose. Enfin, une nouvelle formulation du texte permet de souligner la tradition industrielle des principales places portuaires, qui constitue un atout dans la conquête d'activités industrielles novatrices

PJ 2 FEUILLE DE PRESENCE

Prénom et Nom	Qualité	Tel	Adresse électronique
Stéphane ARGOUD	Réseau Ferré de France	06 07 63 46 92	stephane.argoud@rff.fr
Jean-Marie BERTHET	CSMM	01 40 81 70 43	jean-marie.berthet@developpement-durable.gouv.fr
Antidia CITORES	Sté SURFRIDER	06 69 71 15 20	acitores@surfrider.com
Hervé CORNEDE		02 32 74 73 10	herve.cornede@havre-port.fr
Maurice DESDEREDJIAN	Chargeurs	01 43 69 27 53	maurice.desderedjian@edflogistics.com
Frederick HERPERS	Secrétariat Général de la Mer	01 42 75 66 67	frederick.herpers@pm.gouv.fr
Patrick LAMBERT	VNF	03 21 63 24 02	patrick.lambert@vnf.fr
Isabelle PALUD-GOUESCLOU	DGITM/DST	01 40 81 70 12	isabelle.palud.gouesclou@developpement-durable.gouv.fr
Yves RICHARD	Fédération Frcse des Pilotes Maritimes	01 45 22 35 23	federation@ffpm.fr
Lisa SUTTO	DGITM/DAM/MFC	01 40 81 73 22	lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr
Jacques TRORIAL	PRESIDENT DE L'ADPF	01 42 27 52 62	portsdefrance@port.fr
Yves TUAL	Fédération des Ports et Docks CGT	01 48 18 82 96	portsetdocks-cgt@wanadoo.fr
Gilbert VENET	CGEFI	01 53 44 51 59	gilbert.venet@finances.gouv.fr