

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

AMENDEMENT**N ° CD648**

présenté par

Mme Bureau-Bonnard, Mme Hérin, M. Perea, Mme Melchior, Mme Gipson, M. Sorre, Mme Vignon, M. Matras, M. Marc Delatte, M. Barbier, M. Blanchet, Mme Brulebois, M. Haury, M. Trompille, M. Cazenove, Mme Brugnera, M. Thiébaut, M. Batut, M. Fiévet, Mme Deprez-Audebert et M. Simian

ARTICLE 35

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« , notamment en termes de report modal. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'État a la volonté de voir ses grands ports maritimes mieux rivaliser avec leurs concurrents européens pour la desserte marchandises du territoire français. La filière conteneurs est particulièrement visée par cet objectif. Ce développement espéré doit s'accompagner d'une utilisation massive des modes ferroviaire et fluvial pour la desserte de l'hinterland. Outre l'impératif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière drastique, il n'est en effet pas acceptable d'accroître davantage les nuisances subies par les populations des territoires traversés par des axes autoroutiers déjà complètement saturés.

Or, les tendances récemment observées ne vont pas du tout dans ce sens, plus particulièrement en ce qui concerne l'activité « conteneurs ». Alors que le trafic maritime est en pleine croissance, la part modale du fluvial baisse. Ceci est largement dû aux pratiques des opérateurs de manutention, responsables de dysfonctionnements chroniques dans la prise en charge des bateaux fluviaux :

- Les manutentionnaires ne respectent pas les fenêtres de traitement réservées aux bateaux fluviaux, ceux-ci subissent par conséquent des délais d'attente longs et aléatoires, ce qui nuit à la régularité du service et donc à l'attractivité des navettes fluviales ;
- Le coût du passage portuaire facturé par opérateurs de manutention est plus élevé pour le mode fluvial que pour les autres modes.

Depuis la réforme portuaire, la logique purement commerciale des manutentionnaires prévaut, ce qui induit une forte dégradation du service réservé aux unités fluviales. Ainsi, les opérateurs

agissent à l'encontre la politique nationale de rééquilibrage modal, alors qu'ils sont installés sur le domaine public de l'État et tirent profit d'infrastructures entièrement financées sur fonds publics, réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'établissements publics de l'État. Il est, par conséquent, nécessaire de faire évoluer le comportement des acteurs portuaires et maritimes.

D'une manière générale pour accroître de manière significative les parts modales du fluvial, il convient de rapprocher les pratiques dans les ports français de celles qui sont appliqués dans les ports du Range Nord.

Les propositions de modification du 1° du I de l'article 35 vont dans ce sens :

- La modification du troisième alinéa permet de préciser que la notion de « performance environnementale de la chaîne de transport », susceptible de générer une dégressivité de la redevance due par le bénéficiaire d'une conventions d'occupation du domaine public, vise plus particulièrement le report modal
- La phrase ajoutée au cinquième alinéa permet de préciser que dans le cas d'un contrat de concession, des clauses de report modal peuvent être prévues.