

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 2870

présenté par
Mme Tanguy

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 37 BIS C, insérer l'article suivant:**

Conformément aux exigences de l'Accord de Paris et de la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le transport maritime international adoptée par l'Organisation maritime internationale, la France porte une stratégie nationale portuaire ambitieuse.

Cette stratégie de transformation du modèle des grands ports maritimes, établie en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, se concentre notamment sur le report modal dans le transport de marchandises, de la route vers des moyens plus respectueux de l'environnement.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'Inspection générale des finances (IGF) se sont vus confier une mission relative à la transformation du modèle économique des grands ports maritimes (GPM) suite à l'engagement, pris par l'État en novembre 2017, de définir une stratégie nationale portuaire.

Le rapport de la mission IGF-CGEDD, présenté en novembre 2018 et intitulé « La transformation du modèle économique des grands ports maritimes » se concentre, notamment, sur un volet logistique. Il constate que les GPM français connaissent, outre des problèmes de compétitivité, une « fluidité perfectible du fait de difficultés à desservir l'hinterland », résultant dans une prédominance du transport routier dans les ports français. Le rapport préconise « une amélioration au niveau national de la desserte de l'hinterland des GPM, en particulier les modes massifiés ».

La mission Hémar/Daher portant précisément sur la thématique de la logistique, devrait quant à elle, présenter ses premières préconisations dans les prochains mois.

L'objet du présent amendement d'appel est de consolider l'inscription, dans le projet de loi d'orientation des mobilités, de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le transport maritime, en élargissant le développement de la mobilité propre au report modal dans les GPM.

Face à l'accroissement de la concurrence entre ports européens et internationaux et à l'évolution récente des échanges maritimes mondiaux, l'orientation des flux logistiques utilisant des moyens de transports gros émetteurs de carbone et de particules, vers des moyens plus respectueux de l'environnement, constitue un nouveau critère d'évaluation de la performance des ports.