

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3279

présenté par

M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 35

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Le prix de la prestation de manutention réalisée dans les ports maritimes fait l'objet d'une facturation directe par la société de manutention au donneur d'ordre. » ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transport fluvial de conteneurs est en baisse marquée depuis 2016 sur les principaux bassins fluviaux.

Les freins à une complète intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques sont nombreux : ils tiennent principalement à l'absence de priorité accordée aux modes massifiés dans les ports maritimes mais aussi aux effets du système de tarification des prestations de manutention.

Depuis la réforme portuaire, les tarifs facturés par les entreprises de manutention aux opérateurs fluviaux augmentent considérablement.

Indépendamment de la question de la légitimité de ces hausses, la conséquence est que les coûts supportés par les opérateurs fluviaux pèsent de façon croissante sur leur compte d'exploitation, ces coûts n'étant que très partiellement compensés par l'aide à la pince.

Or l'opérateur fluvial, qui ne maîtrise pas l'opération logistique de bout en bout, n'a ni le choix du terminal ni celui de l'opérateur de manutention, à l'égard duquel il n'a aucun poids commercial vis-à-vis de l'opérateur de manutention.

S'agissant du transport routier et ferroviaire la règle en vigueur est que l'ensemble des coûts de manutention portuaire soit facturé au donneur d'ordre.

Cette différence de traitement entre les opérateurs, n'existe pas dans les ports concurrents des pays du Nord de l'Europe, dans lesquels la part du transport fluvial est bien plus importante que celle des grands ports maritimes français.

Cette situation a deux effets pervers :

- D'une part, elle discrimine le transport fluvial vis-à-vis du chargeur par comparaison à une chaîne logistique faisant intervenir la route ou le rail ;
- D'autre part, elle est sous-optimale sur le plan commercial car, étant donnés les volumes en cause et les rapports de force, elle ne permet pas de réguler les tarifs de manutention et de les rendre compétitifs pour les clients.

Il est ainsi apparu que de nouvelles pratiques commerciales devaient voir le jour et ces dernières années, nombreuses ont été les initiatives menées en ce sens.

Un test de viabilité de ce système « grandeur nature » a été lancé au Grand Port Maritime de Dunkerque à partir du 1^{er} Septembre 2015.

Le bilan réalisé à la fin de l'année 2016 a conclu à un succès indéniable de cette opération fondée sur la prise en charge par les armements maritimes de ce coût et non sur une mutualisation tous modes de transport, attesté en particulier par la progression significative des trafics lesquels ont été multipliés par deux en moins d'un an et une adhésion de la totalité des acteurs de la place au dispositif.

Ces nouvelles modalités de facturation de la manutention sont donc désormais la règle depuis le 1^{er} Janvier 2017 au Grand Port Maritime de Dunkerque.

Les rapports parlementaires sur l'attractivité des ports français remis au Secrétaire d'État aux transports en juillet 2016 fixent tous comme priorité le rééquilibrage des coûts de manutention des conteneurs pour le transport fluvial et confirment qu'ils sont un déterminant important de la compétitivité du mode de transport fluvial.

Le rapport sur le dispositif d'aide au transport combiné remis par Monsieur Patrick Vieu en août 2017 à Madame la Ministre des transports formule la recommandation d'intégrer les coûts de manutention fluviale dans les Terminal Handling Charges (THC).

Enfin, le rapport de Monsieur Philippe DURON réalisé au titre du comité d'orientation des infrastructures et publié en janvier 2018 formule une recommandation en tout point similaire.

Dans le contexte de concurrence exacerbée que connaît le transport fluvial vis-à-vis de la route, il s'agit là en effet d'une question de compétitivité des ports et enfin d'une politique publique visant à un rééquilibrage intermodal, objectif d'intérêt général sur lequel existe un consensus politique et social depuis des années.

Le retour d'expérimentation qui découle de l'initiative Dunkerquoise permet aujourd'hui de déployer ce dispositif aux autres grands ports maritimes