



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 55533

Texte de la question

M. Guillaume Bachelay appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la stratégie nationale de relance portuaire. Avec la mondialisation et la raréfaction des ressources terrestres, le transport maritime est un enjeu économique et écologique toujours plus important. Plusieurs chiffres en témoignent : 80 % du commerce mondiale (en volume) des marchandises s'effectue par transport maritime ; 1 porte-conteneurs équivaut à 6 000 semi-remorques soit 1 000 Airbus A380 cargo ou 1 train de de 350 km ; sur les trois dernières décennies, l'augmentation du trafic maritime a été, en moyenne, de 3,1 % par an. Pour saisir l'opportunité majeure que représente ce que les rapports officiels et les techniciens appellent la « maritimisation » du monde, la France, deuxième espace maritime mondial avec 11 millions de km², doit s'appuyer sur des ports productifs et attractifs, bien intégrés à la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. C'est le sens de la stratégie nationale de relance portuaire annoncée par le Gouvernement en mai 2013 à Rouen. Reposant sur trois axes majeurs - la construction de solutions logistiques intégrées, une politique industrielle renforcée, un rôle accru d'aménageur et de gestionnaire d'espace -, cette stratégie doit permettre de « donner à la France une place de premier rang dans le commerce international comme point d'entrée ou *hub* de l'Europe et de contribuer au développement industriel et économique du pays. Pour favoriser l'emploi, en assurant les femmes et les hommes qui travaillent dans les ports de ma volonté de promouvoir partout le dialogue social » selon son propos. Un an après cette annonce, il souhaite connaître le premier bilan que tire le Gouvernement de cette réforme indispensable pour le développement industriel et économique du pays en général et pour la Haute-Normandie en particulier.

Texte de la réponse

Pour accompagner le développement des ports français, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a affirmé le 24 mai 2013 à Rouen son ambition pour les ports dans une feuille de route, la stratégie nationale portuaire, portant sur l'ensemble du système portuaire français et reposant sur trois principaux piliers : logistique et intermodalité, développement industriel et aménagement des espaces. Cette stratégie se veut opérationnelle, concrète, et se décline en un plan d'actions pragmatique. On peut souligner les premiers signes positifs de la réforme portuaire de 2008, les ports français regagnant du terrain dans l'espace européen. En témoignent les chiffres de croissance des trafics portuaires, principalement conteneurisés, mais également de vrac solide, malgré l'érosion des hydrocarbures. Les effets de la stratégie portuaire devraient encore accentuer ce regain de compétitivité. Dès 2013, plusieurs concrétisations de la stratégie nationale portuaire ont été mises en oeuvre : - le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a souhaité que les grands ports maritimes, dont l'État a la responsabilité, traduisent cette stratégie dans leurs nouveaux plans stratégiques dont ils ont engagé la préparation en 2013 et dont l'élaboration est maintenant très avancée ; - un « choc de simplification » était aussi nécessaire pour faciliter la mise en oeuvre des piliers de la stratégie. Sur le plan du développement industriel : 1) La loi du 2 janvier 2014 habilitant le Gouvernement à simplifier et sécuriser la vie des entreprises propose différents dispositifs expérimentaux comme les zones d'intérêt économique et

écologique (ZIEE) (art.16 de la loi), à l'intérieur desquelles devront être réalisées les études nécessaires pour les études d'impact et pour la définition des mesures d'évitement, réduction et compensation. Ceci permettra aux investisseurs de bénéficier de terrains dont les enjeux environnementaux auront fait l'objet d'un traitement anticipé. L'expérimentation est prévue pendant 3 ans. Les régions Haute-Normandie, PACA et Bretagne sont prévues pour l'expérimentation de ces ZIEE, ce qui permettra d'intégrer les ports du Havre, Rouen, Marseille-Fos et Brest dans le dispositif. 2) Concernant l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, a signé le 28 mai 2014 le programme stratégique de l'inspection pour 2014-2017 qui est structuré autour de trois grandes priorités : - Simplifier les procédures administratives et stabiliser le cadre réglementaire afin de faciliter la mise en oeuvre de la réglementation environnementale pour les entreprises et accélérer la délivrance des nouvelles autorisations. À ce titre, l'expérimentation pendant trois ans d'une autorisation unique en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement permettra la délivrance d'un « permis unique », réunissant l'ensemble des autorisations nécessaires à la réalisation d'un projet soumis à autorisation au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cinq régions font partie de cette expérimentation qui concerne les installations de production d'énergie renouvelable (parcs éoliens et installations de méthanisations) : Basse-Normandie, Bretagne, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais et Picardie. - Développer une approche de réglementation et de contrôle mieux proportionnée aux enjeux prioritaires, que ce soit dans l'élaboration de la réglementation technique, l'instruction des dossiers, ou dans le choix des solutions techniques de réduction des risques et des dangers à la source. - Associer les parties prenantes au travail de l'inspection des installations classées. Sur le plan de la logistique et de l'intermodalité : - Afin de fluidifier et de rendre plus compétitif le passage portuaire français, il a été proposé d'ouvrir aux chargeurs opérateurs économiques agréés le Cargo Community System AP+, système informatique communautaire permettant de suivre l'ensemble des flux physiques, administratifs et douaniers de marchandises en temps réel : des expérimentations sont en cours dans les grands ports maritimes de Marseille et Le Havre. La mise en place du guichet unique permettra également aux armateurs et aux entreprises de ne procéder qu'à une seule formalité déclarative à l'entrée ou à la sortie des ports. La France vient d'obtenir une subvention européenne de 3,6 millions d'euros pour mettre en oeuvre ce projet. De même, le Président de la République a annoncé le 17 février 2014, une série de mesures en faveur de l'internationalisation de l'économie française parmi lesquelles, une simplification de la procédure de dédouanement facilitant le paiement de la TVA à l'importation. - La stratégie nationale portuaire appelle les ports français à devenir des « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland de portée européenne forts de chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes. Dans ce cadre, le grand Port maritime de Dunkerque vient de lancer une liaison constituée de navettes fluviales entre trois plate-formes : le terminal des Flandres à Dunkerque, les terminaux de Lille et de Dourges, avec un objectif de capacité annuel de 15 000 l'équivalent vingt pieds (EVP), et une cadence de deux rotations hebdomadaires. - L'accès fluvial à Port 2 000 est aussi un enjeu de la stratégie pour le Grand port maritime du Havre. Il fallait ainsi faciliter l'utilisation du mode fluvial en permettant à certaines barges de pouvoir naviguer dans les eaux maritimes des ports pour permettre un transbordement direct des marchandises du navire vers les barges et ainsi réduire les temps et les coûts liés aux ruptures de charges. Pour ce faire, une modification de la réglementation fluvio-maritime était nécessaire. Un arrêté est en cours de finalisation, en lien étroit avec la profession. - Le rapprochement des grands ports maritimes de La Rochelle et de Nantes-Saint-Nazaire au sein de l'opérateur ferroviaire de Proximité Atlantique concrétise la coopération sur la façade atlantique afin d'utiliser au mieux le maillage du système portuaire français et de proposer des solutions logistiques terrestres ou maritimes globales pertinentes. D'autres actions concrètes sont à venir : - La desserte ferroviaire des ports est une priorité. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a ainsi lancé la conférence périodique pour le fret ferroviaire et a annoncé 8 mesures immédiates dont deux concernent directement les ports : - l'intégration dans les projets stratégiques de chaque grand port maritime des objectifs de développement du fret ferroviaire ; - la création au niveau de chaque grand port maritime d'une instance de coordination du fret ferroviaire, avec Réseau ferré de France (RFF), et les régions, autour des enjeux de desserte. Le projet d'amélioration de la desserte du port du Havre par l'électrification de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, fait partie des priorités retenues par la Commission Mobilité 21. - Enfin, afin d'améliorer les processus d'implantations industrielles et logistiques dans les ports, une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), et au Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGEJET). Suite à leur rapport, les ministères

travaillent sur un ensemble d'actions que l'État pourrait mettre en oeuvre afin d'améliorer la compétitivité des ports.

Données clés

Auteur : [M. Guillaume Bachelay](#)

Circonscription : Seine-Maritime (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55533

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 28 octobre 2014

Question publiée au JO le : [13 mai 2014](#), page 3803

Réponse publiée au JO le : [16 décembre 2014](#), page 10559