



LA STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE, UNE PRÉSENTATION TRÈS ATTENDUE, UNE AMBITION QUI RESTE À CONCRÉTISER

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, réunie le 16 février 2021 sous la présidence de Jean-François Longeot, a entendu M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre chargée de la transition écologique, chargée des transports, sur la **stratégie nationale portuaire** (SNP), présentée lors du **comité interministériel de la Mer** (CIMer) du 22 janvier 2021.

Aux côtés d'autres acteurs, le Sénat appelait depuis plusieurs années¹ à la redéfinition de la **stratégie de relance portuaire de 2013**, devenue inadaptée face aux **mutations profondes** qui affectent les ports maritimes. En 2020, dans le **rapport d'information n° 580 (2019-2020) intitulé Réarmer nos ports dans la compétition internationale**, il faisait le constat de l'insuffisante compétitivité des ports français et de l'absence de stratégie de long terme de l'État pour y remédier :

- **sur le plan international**, ces lacunes ont induit un **retard important** de la France par rapport à certains voisins européens², d'autant plus préoccupant que le **projet chinois des « nouvelles routes de la soie »** menace actuellement l'autonomie stratégique des ports européens ;
- **sur le plan national**, elles se traduisent notamment par des dizaines de milliers d'emplois perdus³ et un **potentiel de développement** économique inexploité pour les territoires.

La définition d'une **véritable stratégie nationale portuaire et logistique** figurait au **premier plan** des propositions de ce rapport (**recommandation n° 4**).

Compte tenu des enjeux soulevés et de l'important travail effectué depuis plusieurs mois, la commission a fait part de sa position sur la SNP. En tant qu'elle fixe un **cap au développement des ports français** pour les **dix prochaines années** (en termes de compétitivité et de performance, de logistique et d'écologie), la SNP fait **écho** aux **observations** formulées par la commission. **Toutefois, plusieurs sujets d'importance auraient mérité d'être pris en compte.**

La commission ne peut que regretter que le Gouvernement n'ait pas saisi l'opportunité offerte par la **proposition de loi de M. Vaspert n° 29 (2019-2020) relative à la performance et à la gouvernance des ports maritimes**⁴, adoptée par le Sénat le 8 décembre 2020, qui aurait permis un débat et des avancées concrètes sur nombre de points.

¹ Rapport d'information n° 312 (2018-2019) du 13 février 2019 *La compétitivité des ports maritimes à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie.*

² 310 000 tonnes de fret transitent dans les 7 GPM de métropole et dans le port de Calais, contre 470 millions de tonnes rien que dans le port de Rotterdam.

³ De l'ordre de 30 000 à 70 000 pour la filière conteneurs.

⁴ Cette proposition de loi constitue la traduction législative du rapport d'information n° 580 (2019-2020) du 1^{er} juillet 2020 *Rearmer nos ports dans la compétition internationale.*

1. UNE SNP DANS LA DROITE LIGNE DE NOMBREUSES PRÉCONISATIONS DU SÉNAT

A. LA MISE EN PLACE BIENVENUE D'UN OUTIL DE PILOTAGE DE LA SNP

La **commission** avait appelé à la mise en place d'une **instance de pilotage de la mise en œuvre de la stratégie nationale portuaire** (recommandation n° 4 du rapport d'information).

L'**article 1^{er}** de la **proposition de loi n° 29 relative à la performance et à la gouvernance des ports maritimes** (dite « PPL Vaspart ») propose d'inscrire dans le code des transports la création d'une SNP et d'un Conseil national portuaire et logistique chargé d'en assurer le suivi.

Pour assurer la **mise en œuvre de la SNP** et son évaluation est prévue la mise en place d'un **comité de suivi**, présidé par les ministres chargés des transports et de la mer, inspiré des préconisations du Sénat.

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre chargée de la transition écologique, chargé des transports¹ :

« Le comité de suivi de la stratégie est à l'image du Conseil national portuaire et logistique [...] dont le Sénat souhaitait la création »²

Dans le cadre de ce suivi, plusieurs **indicateurs** seront appréciés : l'évolution des trafics, la part de marché des ports français au niveau européen, leur empreinte carbone et le taux de numérisation des procédures déclaratives liées au passage portuaire.

B. LA RECONQUÊTE DE PARTS DE MARCHÉ ET LE RENFORCEMENT DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE, UNE NÉCESSITÉ

La commission a alerté sur la **position fragile des ports français par rapport à leurs concurrents étrangers** et sur leur performance insuffisante au regard des réels atouts de notre système portuaire. Elle a souligné les **fortes potentialités de croissance** du secteur portuaire, estimant qu'une hausse de 10 % de la part de marché des GPM sur le trafic de conteneurs était accessible, ainsi que des gains de valeur ajoutée de plus d'un milliard d'euros.

En conséquence, la commission avait appelé à une stratégie offensive de reconquête de parts de marché (proposition n° 6 du rapport d'information précité), assortie d'une démarche de pilotage de nos ports axée sur la performance et l'évaluation (propositions n° 1 et 4 et recommandation n° 4 du rapport d'information).

L'**article 7** de la **PPL Vaspart** propose d'inscrire dans le code des transports l'institution, pour chaque GPM, d'un **contrat pluriannuel d'objectifs et de performance** conclu avec l'État et les collectivités territoriales intéressées, dans lequel serait traduite la SNP.

¹ Lors de la présentation de la SNP devant la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, le 16 février 2021.

² *Ibidem*.

La SNP fixe des **orientations conformes aux préconisations de la commission**, en prévoyant notamment :

- d'augmenter de 20 points **la part du fret conteneurisé manutentionné** dans les ports français à destination et en provenance de la France (qui s'élève aujourd'hui à 60 %) ;
- de **reconquérir les flux européens** pour lesquels les ports français constituent des points de passage pertinents, en s'appuyant sur les trois principaux points d'entrée maritime que sont les grands ports d'HAROPA, Marseille et Dunkerque ;
- de **renforcer le positionnement des ports français** sur des **flux à haute valeur ajoutée** via la diversification des filières de marchandises, en particulier en faveur de marchandises conteneurisées, des minerais, des produits chimiques, de la pharmacie et des filières émergentes (GNL, énergies marines renouvelables...).



Par ailleurs, la SNP s'accompagne d'**outils destinés à améliorer la performance des ports inspirés de propositions du Sénat** :

- un **observatoire de la performance des chaînes logistico-portuaires** devrait être mis en place pour améliorer la compétitivité des ports et accroître leurs parts de marché ;
- les GPM seront dotés de **contrats d'objectifs et de performance** au sein desquels les orientations de la SNP seront traduites.

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre chargée de la transition écologique, chargé des transports² :

« L'Observatoire de la performance portuaire répond [...] à votre préoccupation en faveur de la compétitivité des ports »

« Chaque port aura son contrat d'objectifs et de performance, comme vous le proposiez »

¹ Entre 2014 et 2019, ces moyens étaient deux fois inférieurs.

² Lors de la présentation de la SNP devant la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, le 16 février 2021.

C. LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DE LA RECHERCHE DANS LA FILIÈRE MARITIME, DES OBJECTIFS RECONNUS

Dans son rapport d'information de 2020 précité, la **commission** avait souligné le **potentiel de croissance** de la filière portuaire en termes d'**emplois** : le retard pris par la France représenterait **30 000 à 70 000 emplois perdus** et une hausse de 10 % de la part de marché des GPM sur le trafic de conteneurs pourrait induire la création de **25 000 emplois directs ou indirects**.

L'**article 7** de la **PPL Vaspert** propose la création de **chartes villes-ports** pour inciter les GPM à formaliser avec les collectivités territoriales situées dans la même circonscription des **projets communs** dans divers domaines, dont la recherche et le développement économique.

Selon le Gouvernement, la reconquête de parts de marché pourrait induire **50 000 emplois supplémentaires d'ici 2050 pour la filière conteneurs**.

Par ailleurs, la SNP prévoit de **doubler le nombre d'emplois directs et induits** liés à l'activité portuaire à l'horizon 2050, pour passer de 350 000 à 700 000, de développer les filières d'emploi maritimes, portuaires et d'aménagement (avec l'Éducation nationale et Pôle emploi), et de **développer la recherche** avec une feuille de route nationale de recherche et d'innovations portuaires.

D. LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, UN IMPÉRATIF INSUFFISAMMENT PRIORISÉ FINANCIÈREMENT

Dans son rapport d'information précité, la **commission** avait proposé que **l'État facilite la transition écologique dans les ports (proposition n° 9)**.

L'**article 7** de la **PPL Vaspert** propose la création de **chartes villes-ports** pour inciter les GPM à formaliser avec les collectivités territoriales situées dans la même circonscription, des projets **communs** dans divers domaines, dont la **transition écologique**.

L'**article 14** prévoit des **moyens financiers supplémentaires** (pour atteindre 5 milliards d'euros sur 10 ans) afin, notamment, de développer le **report** vers les modes massifiés au niveau des ports.

L'**article 15** propose de **prolonger jusqu'en 2026** le dispositif de **suramortissement fiscal** institué par la loi de finances pour 2019 pour les investissements concourant au **verdissement** du transport maritime et des infrastructures portuaires. Il prévoit également la possibilité pour les GPM d'élaborer un plan de **réduction des surcoûts de manutention fluviale**, afin de favoriser le report modal vers la voie d'eau.

La SNP prévoit l'**accroissement de 30 % de la part des modes massifiés** (ferroviaire et fluvial) dans les pré-/post-acheminements d'ici 2030 et l'élaboration d'un **plan de transition écologique** pour chaque port dans le cadre d'une feuille de route pour le déploiement des carburants alternatifs à l'horizon 2025.

Si cet objectif est louable, la trajectoire financière prévue pour l'atteindre, largement inférieure aux projections de la commission, suscite des **inquiétudes**.

E. L'AMÉLIORATION DE LA FLUIDITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE, UN VOLET ESSENTIEL QUI SEMBLE INCOMPLET

Dans son rapport d'information précité, la **commission** avait proposé que **l'État facilite la transition numérique dans les ports (proposition n° 9)**.

L'**article 7 ter** de la **PPL Vaspert**, introduit par la commission, propose la mise en place d'un mécanisme de **suramortissement** pour l'acquisition de biens et équipements concourant à la **fluidité du passage portuaire** au sein des zones de relance économique temporaires, instituées par ce même article.

L'**article 8** prévoit des mesures destinées à rendre les ports plus attractifs et compétitifs en garantissant un **haut niveau de qualité et de disponibilité** des services portuaires, en particulier pour le remorquage, et en soutenant la **diminution des coûts de passage portuaire**.

En outre, les moyens financiers supplémentaires prévus à l'**article 14** doivent permettre aux ports d'investir dans la **transition numérique**.

Afin d'accélérer la fluidification du **passage portuaire**, la SNP mise avant tout sur les **outils numériques** (mise en œuvre du « *dites-le nous une fois* » et d'un **guichet unique maritime**) et l'instauration d'un schéma des plateformes multimodales. Par exemple, est prévue la création, sous la forme d'une expérimentation dans le cadre du projet France Sésame¹, d'un **point de contact unique** aux frontières au Havre, à Dunkerque et Marseille afin de centraliser les informations par voie électronique. **Selon le bilan de cette expérimentation, cette mesure pourrait être généralisée à tous les ports.**

Il est annoncé que les formalités déclaratives liées au passage de navires seront totalement dématérialisées à horizon 2025.

Si elle juge ces évolutions positives, la commission déplore que la question des **coûts de passage portuaires**, qui pèsent sur la **compétitivité-prix** des ports français, ne soit pas directement abordée.

¹ Piloté par la DGDDI, la DGAL, la DGCCRF et la DGTIM, ce projet consiste à réaliser une plateforme numérique d'échanges simplifiés pour les procédures liées au transit de marchandises dans les ports.

Principales mesures de la SNP (mises en œuvre dès 2021)

➤ 4 ambitions et 16 objectifs et actions

Ambition 1 : Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques

- accroître l'implantation de nouvelles activités génératrices de trafics sur les zones industrialo-portuaires (action 2)
- créer un observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques (action 3)
- créer un point de contact unique (action 4)

Ambition 2 : Les ports, acteurs du développement économique

- construire des cursus de formation portuaire, logistique et d'aménagement du territoire (action 7)
- offrir des solutions fiables et compétitives de fret ferroviaire et fluvial (action 8)

Ambition 3 : Les ports, accélérateurs de la transition écologique

- définir un plan de « transition écologique portuaire » dans chaque grand port maritime (action 9)
- créer un écolabel portant sur les flux logistiques passant par les ports français (action 10)

Ambition 4 : Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique

- accélérer l'émergence de solutions digitales pour simplifier et accélérer le passage portuaire (action 11)
- fédérer une communauté nationale de la recherche portuaire (action 14)
- constituer un comité de suivi de la SNP (action 15) et doter tous les GPM d'un contrat d'objectifs et de performance (COP) (action 16)

2. LES « ANGLES MORTS » DE LA SNP

A. UN VOLET « GOUVERNANCE PORTUAIRE » INÉGAL

La **commission** avait proposé de **réformer la gouvernance des GPM**, en associant davantage **les acteurs économiques** et **les collectivités territoriales** et en distinguant les ports d'HAROPA et Marseille des autres ports. Il s'agissait de promouvoir une **gouvernance souple et adaptée** à la taille des places portuaires (**proposition n° 2 du rapport d'information**).

Le **chapitre 1^{er}** de la **PPL Vaspert** propose d'associer davantage les **acteurs locaux** (privés et publics) dans le **conseil de surveillance** des GPM (article 2), de généraliser l'établissement de lettres de mission des directeurs généraux des GPM et de renforcer l'incitation financière à la **performance** à travers leur rémunération (article 3).

La SNP n'aborde pas la **modernisation** de la **gouvernance** des ports français de manière robuste.

Elle se borne à apporter certaines précisions concernant la **future gouvernance d'HAROPA** (dans chaque place portuaire, 1 conseil de surveillance, 1 conseil d'orientation de l'axe Seine et 1 conseil de développement territorial), qui sont toutefois en phase avec les préoccupations de la commission.

La commission regrette l'**absence de volonté d'une évolution similaire** dans l'ensemble des GPM. Plus généralement, elle déplore la faible prise en compte des **enjeux de gouvernance** des ports, qui renferment pourtant de réels gisements de gains de performance.

B. UN PILOTAGE INABOUTI

Concernant le **pilotage stratégique** de la politique portuaire sur le long terme, la **commission** préconisait :

- la définition d'une stratégie portuaire sur **20 ans**, afin de tenir compte des objectifs de long terme de l'économie française et des engagements pris par la France en matière environnementale (Accord de Paris 2050 et stratégie nationale bas carbone) (**recommandation n° 4 du rapport d'information**) ;
- face au caractère offensif de la politique portuaire chinoise, de nommer un **interlocuteur français** sur ce point et de porter le sujet au niveau européen afin de concevoir une réponse coordonnée (**proposition n° 10 du rapport d'information**).

L'**article 1^{er}** de la **PPL Vaspert** propose une stratégie portuaire à horizon de **20 ans**, dans l'optique de l'inscrire dans des objectifs de long terme et de donner une réelle **visibilité pluriannuelle** au secteur industrialo-portuaire.

L'**article 12** prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur la **progression de la stratégie chinoise des « nouvelles routes de la soie »**, précisant notamment l'état des participations détenues par des entreprises publiques chinoises dans le secteur maritime et portuaire français.

L'**horizon de développement de nos ports fixé par la SNP se limite à 10 ans**, loin des dizaines d'années qui sous-tendent la stratégie portuaire chinoise. Cette échéance est loin d'être suffisante pour porter une **ambition** à la hauteur des enjeux économiques, technologiques et écologiques auxquels le secteur portuaire est confronté.

Si le Gouvernement a annoncé des initiatives à l'échelle européenne pour renforcer notre souveraineté industrielle et notre compétitivité-prix, la commission regrette que, pour l'heure, **aucune véritable réponse** ne soit apportée à la stratégie chinoise des « nouvelles routes de la soie ».

C. UNE TRAJECTOIRE FINANCIÈRE EN-DEÇÀ DES ENJEUX

La **commission** avait proposé une **trajectoire de financement ambitieuse**, avec :

- la mise en œuvre d'un **plan de relance portuaire de 150 millions d'euros par an sur 5 ans¹**, soit 750 millions d'euros au total (**proposition n° 6 du rapport d'information**) ;
- un doublement des moyens consacrés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 au renforcement du **report modal²** vers les transports massifiés pour atteindre **5 milliards d'euros sur 10 ans** (**proposition n° 3 du rapport d'information**).

Le **chapitre III** de la **PPL Vaspert** propose d'augmenter la trajectoire d'investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport (**article 13**), entre 2021 et 2017, fixée par la LOM, en dédiant ces moyens financiers supplémentaires au cinquième programme d'investissements prioritaires prévu par la **LOM (article 14)** qui concerne l'efficacité des ports et le report modal. Ces mesures sont détaillées dans la **programmation financière** qui figure dans le **rapport annexé** à la PPL.

¹ Selon M. Michel Vaspert, rapporteur de la mission d'information sur la gouvernance et la performance des ports maritimes, « *les réflexions actuelles en matière de souveraineté et de relocalisations industrielles passent nécessairement par un soutien massif aux ports français, qui sont les portes d'entrée de notre territoire* ».

² Rappelons qu'à l'heure actuelle, du fait du sous-investissement chronique dans les réseaux de transport massifiés, 80 % des pré- et post-acheminements portuaires reposent encore sur le mode routier. À cet égard, Mme Martine Filleul, présidente de la mission d'information sur la gouvernance et la performance des ports maritimes, soulignait que « *le report modal vers le fer et le fleuve est une condition indispensable au renforcement de l'attractivité des ports français* ».

Le Gouvernement prévoit **175 millions d'euros d'investissements** pour les ports dans le cadre du **plan de relance** (pour développer les énergies décarbonées) et 200 millions d'euros au total pour le secteur portuaire. **Ces moyens sont sensiblement en-deçà de la trajectoire financière préconisée par la commission.**

En matière de **report modal**, la commission s'interroge sur le **caractère réaliste** de l'objectif d'augmenter de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les acheminements portuaires compte tenu de l'ambition limitée des investissements annoncés (outre le plan d'investissement pour l'axe Seine-Nord Europe, 400 millions d'euros sur deux ans pour le portuaire et le maritime et 200 millions d'euros pour le fret avec une priorité pour le ferroviaire).

D. DES INCERTITUDES SUR L'ATTRACTIVITÉ DES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES

La commission avait proposé la **création de zones de relance économique temporaires** sur le modèle des zones franches douanières (**article 7 bis de la proposition de loi n° 29 (2020-2021) relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français**, adoptée par le Sénat le 8 décembre 2020).

L'**article 7 bis** de la **PPL Vaspert**, introduit par la commission, propose d'instituer des **zones de relance économique temporaires**, assorties de mesures visant à renforcer l'attractivité des ports concernés (exonération temporaire d'impôt sur les sociétés¹).

Le Gouvernement a annoncé la mise en place d'une **mission de réflexion** au premier semestre 2021, dont l'objectif est de faciliter l'implantation de sites industriels à haute valeur ajoutée dans nos ports. Lors de son audition du 16 février 2021 devant la commission, Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des transports, a annoncé que la création de « zones de relance économique portuaire temporaires » était en cours d'étude.

Il serait essentiel que ces travaux, déjà annoncés lors du CIMER de 2020 mais non suivis d'effets, aboutissent dans les meilleurs délais. En effet, face à la férocité croissante de la compétition internationale dans ce secteur et aux conséquences du « Brexit » (auxquelles il faut ajouter la récente annonce du Gouvernement britannique de la création de zones franches douanières sur son territoire), le **renforcement de l'attractivité de nos ports est plus que jamais un impératif.**

¹ Exonération totale pendant 2 ans, puis soumission des bénéficiaires à l'impôt sur les sociétés à concurrence de 40 %, 60 % et 80 % de leur montant pendant les trois années suivantes.

E. DES ASPECTS SOCIAUX DE LA PERFORMANCE DES PORTS NON PRIS EN COMPTE

Pour renforcer la compétitivité des ports de manière solide et durable, la **commission** avait préconisé d'agir non seulement sur les volets juridique et financier, mais également sur le **volet social (axe n° 2 du rapport d'information)**. Elle préconisait le renforcement de l'image de **fiabilité sociale** des ports français par le dialogue social et le renforcement de certaines exigences de service public notamment (**proposition n° 5 du rapport d'information**).

L'**article 8** de la **PPL Vaspart**, qui propose des mesures destinées à garantir un **haut niveau de qualité et de disponibilité** des services portuaires, prévoit l'élaboration d'une **convention** entre l'autorité compétente de l'État et les entreprises de remorquage déterminant l'organisation du **dialogue social** et les modalités de **prévention des conflits** liées à ces mesures.

Il est regrettable, surtout dans le contexte actuel de crise économique liée à l'épidémie de covid- 19, que le Gouvernement n'ait pas fait du **dialogue social** un axe de la SNP.

Interrogé à ce sujet, Jean-Baptiste Djebbari a mentionné la signature entre le Gouvernement et les professionnels de l'économie portuaire et maritime, le 7 octobre dernier, de la **charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises**. Cette évolution, dont il faudra cependant suivre la mise en œuvre, est positive. Cependant, la commission s'inquiète de l'**absence d'une stratégie de long terme** du Gouvernement sur ce point, alors que la **fiabilité sociale** est une dimension essentielle de l'**attractivité de nos ports**.

*

En conclusion, **la mise en œuvre de la SNP** devra faire l'objet d'un suivi rigoureux de la part de la commission qui sera attentive à la **réelle allocation des moyens financiers** prévus¹.

En outre, la commission sera attentive à l'articulation de la SNP avec le « Fontenoy du maritime » destiné à dynamiser le pavillon français (prévu au printemps 2021) et la **stratégie nationale sur le fret**² qui est attendue.

La **proposition de loi n° 59 (2020-2021) adoptée par le Sénat le 8 décembre dernier**, transmise à l'Assemblée nationale, est désormais en cours de navette parlementaire. Elle comprend à présent 16 articles. Cette initiative législative d'origine sénatoriale, qui concrétise des travaux de contrôle de plusieurs mois faisant l'objet d'un assez large consensus, pourrait utilement accompagner la mise en œuvre de la SNP.

¹ 175 millions d'euros pour les ports dans le cadre du plan de relance et 1,45 milliard pour HAROPA.

² Prévus à l'article 178 de la loi LOM, la stratégie nationale sur le fret devait être présentée au Parlement au plus tard le 1^{er} janvier 2021.

Rapport d'information n° 580 (2019-2020) du 1^{er} juillet 2020 Réarmer nos ports dans la compétition internationale — Liste des propositions et des recommandations

Axe 1 : Améliorer le pilotage stratégique et la gouvernance des GPM

Proposition n° 1 : renforcer le pilotage des GPM par la performance et inscrire la politique patrimoniale de l'État dans une logique pluriannuelle

Proposition n° 2 : mieux associer les acteurs économiques et renforcer le poids des collectivités territoriales dans la gouvernance des GPM

Axe 2 : Renforcer la compétitivité des ports français en agissant sur un triple volet financier, juridique et social

Proposition n° 3 : accroître la desserte des places portuaires par des modes massifiés (ferroviaire et fluvial) et créer de nouvelles plateformes logistiques proches des grands passages portuaires. Porter les investissements prévus par la LOM à 5 Mds d'euros sur 10 ans et tripler dès 2021 le niveau de l'aide à la pince, pour atteindre 80 millions d'euros

Proposition n° 4 : fixer un cap clair pour avancer sur le chemin d'une meilleure régulation des services portuaires, au service de la compétitivité des GPM

Proposition n° 5 : améliorer l'image de fiabilité des ports français

Proposition n° 6 : mettre en œuvre un plan de relance portuaire de 150 millions d'euros par an sur 5 ans financés par l'État, pour soutenir les GPM dans la transition écologique, dans la reconquête de parts de marché à travers un politique commerciale « agressive » et accompagner les relocalisations industrielles

Proposition n° 7 : sécuriser le modèle économique des GPM

Axe 3 : Anticiper les défis à venir

Proposition n° 8 : clarifier la politique tarifaire des GPM en matière de droits de ports et augmenter leurs recettes domaniales

Proposition n° 9 : accompagner les ports dans la transition écologique et numérique

Proposition n° 10 : établir une réponse coordonnée à l'échelle européenne aux « nouvelles routes de la soie » chinoises et nommer, en France, un interlocuteur unique sur le sujet

*

Recommandation n° 1 : accroître les liens entre les ports et leur environnement territorial (collectivités, associations, public, entreprises, établissements d'enseignement primaire, secondaire et supérieur)

Recommandation n° 2 : consolider et renforcer la connaissance utile sur l'empreinte économique des ports

Recommandation n° 3 : structurer un réseau de correspondants au sein de l'Union européenne pour promouvoir les intérêts portuaires français et tirer le meilleur parti des financements européens

Recommandation n° 4 : bâtir une stratégie nationale portuaire et logistique sur 20 ans associant les ports étatiques (de métropole et d'outre-mer) et décentralisés et créer un Conseil national portuaire et logistique pour assurer le suivi de sa mise en œuvre.



**Jean-François
Longeot**
Sénateur (UC) du
Doubs
Président



Didier Mandelli
Sénateur (LR)
de la Vendée



Martine Filleul
Sénatrice (GEST)
du Nord

Consulter le dossier législatif

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl19-723.html>

**Consulter le compte rendu de l'audition de M. Jean-Baptiste Djebbari,
ministre délégué chargé des transports**

<http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20210215/atdd.html#toc2>