

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, chers collègues.

Durant ces deux jours, nous allons principalement aborder le thème de la connexion des ports avec l'hinterland sous l'angle de la compétitivité, de l'efficacité logistique et de la rentabilité économique. Je vous propose durant cette très courte intervention d'adopter un angle différent, qui est celui du développement durable.

Le développement durable n'est pas uniquement un concept abstrait et théorique mais il renvoie au contraire à des réalités très concrètes de la vie quotidienne. Mon nouveau Ministère de l'écologie de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire, dont M. Jean-Louis Borloo est à la tête, poursuit donc trois objectifs.

D'abord, apporter des réponses simples et opérationnelles à la question que tous les Français se posent : « comment je fais pour réduire mes émissions de CO2 ou mes déchets ? ».

Ensuite, proposer des alternatives crédibles et efficaces, notamment en matière de transports.

Enfin, inciter les Français à modifier leurs comportements grâce par exemple à l'instauration d'un « bonus écologique » sur les voitures les moins polluantes.

Le Ministère du Développement durable est un facilitateur, un accompagnateur du changement. Son but est de démontrer, concrètement, dans les faits, que la protection de l'environnement ne coûte pas plus cher et qu'elle se traduit souvent par plus de bien être et de pouvoir d'achat.

Les effets des changements de structures ne doivent pas être sur-évaluées mais pas sous-évaluées non plus. Il y a trois ans, la France a décidé de regrouper les structures en charge du transport maritime, des ports et du transport terrestre. Je précise que ces différentes entités vivaient auparavant une vie relativement « autiste » ! C'est peut être le cas dans beaucoup de pays d'ailleurs !

La réforme en cours de ces structures a déjà montré tout son intérêt s'agissant de l'efficacité des politiques publiques, et notamment sur la question de la connexion des ports avec les hinterlands.

On peut considérer qu'il s'agit d'un premier élément de réponse à la question posée aujourd'hui : faire travailler ensemble les acteurs des différents domaines concernés.

Comme vous le savez, nous vivons une crise écologique reconnue par tous et il est urgent de prendre en compte les difficultés causées par la pollution, le dérèglement climatique et l'érosion de la biodiversité. C'est pourquoi notre Président de la République Nicolas Sarkozy a proposé un véritable « New Deal » écologique, que la France portera avec l'Europe.

C'est autour de ce thème que la France a largement articulé sa Présidence...et le Conseil informel des ministres des transports était de ce point de vue exemplaire.

Ce new-deal économique s'est matérialisé par le « Grenelle de l'environnement », qui a pris la forme d'un débat multipartite réunissant des représentants du gouvernement, d'associations professionnelles et d'organisations non gouvernementales, s'est tenu les 24 et 25 octobre 2007 à Paris après cinq mois de rencontres et de débats préparatoires.

Dans 15 jours, le Parlement va examiner les 50 articles du projet de loi Grenelle Environnement. Ce projet de loi doit permettre à la France d'adopter un mode de production et de consommation plus respectueux de l'environnement dans les vingt ans à venir.

Les mesures phares concernent les bâtiments, les transports, les énergies renouvelables, la fiscalité climat/énergie, la biodiversité, l'extension du bonus/malus actuellement appliqué aux voitures neuves, à une vingtaine de produits de grande consommation, tels les pneus, les télévisions, les ordinateurs...

Dans le domaine des transports, il s'est principalement agi de dire non au « tout routier » au travers :

- \* du développement des autoroutes de la mer et des autoroutes ferroviaires ;

- \* de la mise en place en 2011 d'une taxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé.

Mais quel rapport entre ce Grenelle et notre sujet d'aujourd'hui ?

Le rapport du groupe opérationnel sur le fret créé dans le cadre du Grenelle a mis en exergue justement l'insuffisance des zones industrielles et logistiques et de l'hinterland des ports français. Il a constaté que cette insuffisance modale ne facilitait ni le transport de marchandises sur de longues distances ni la captation de nouveaux marchés.

L'objectif du Grenelle est donc de doubler les dessertes massifiées fluviales et ferroviaires des ports.

Pour ce faire, les acteurs du Grenelle ont proposé de fixer à chaque port des objectifs quantifiés de progression à horizon 2012 et de les intégrer dans le plan stratégique que les ports devront élaborer, dans le cadre des dispositions prévues par la loi sur la réforme portuaire.

Les situations très différentes d'un port à l'autre, en terme de potentiel des modes non routiers, de types de trafic, de possibilité ou non de desserte fluviale ... ont conduit les participants au Grenelle consultés sur ces questions à proposer que ces objectifs quantifiés soit individualisés pour chaque port, sur la base de principes communs :

- pas de répartition a priori des objectifs entre modes ferroviaire et fluvial,

- l'unité prise en compte sera celle des trafics en tonnes qui est la donnée statistique la plus accessible et fiable; si possible une estimation de l'impact en tonnes-kms et en économie d'émissions de CO 2 par rapport au mode routier sera proposée,
- la totalité des trafics devra être prise en compte, hors ceux de pipe-lines,
- la priorité sera mise sur les trafics conteneurisés qui représentent les plus fortes potentialités de report modal.

Ce doublement des dessertes massifiées fluviales et ferroviaires des ports est un objectif ambitieux mais qui peut être atteint grâce à l'engagement de l'ensemble des acteurs impliqués. La pression de plus en plus forte du public sur ces questions y est également pour beaucoup. Ce n'est donc pas une réponse purement « politique », mais plus un engagement total des acteurs économique, politiques, scientifiques, mais aussi, et surtout, des simples citoyens, en faveur du développement durable.

Je vous remercie de votre attention.