

N° 319
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 février 2025

PROPOSITION DE LOI

(procédure accélérée)

*élargissant la **possibilité** pour les **collectivités territoriales**
et leurs **groupements** d'avoir **recours** au **modèle** de la **société portuaire**
pour l'**exploitation** de leurs **ports**,*

PRÉSENTÉE

Par Mme Nadège HAVET, MM. Michel CANÉVET et Yves BLEUNVEN,
Sénatrice et Sénateurs

*(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve
de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs

Les ports de pêche sont des maillons indispensables de la filière pêche qui contribue directement à la souveraineté alimentaire de notre pays.

La poursuite de la modernisation de nos ports, financée principalement par les collectivités territoriales, est une condition nécessaire à la compétitivité du secteur. Elle contribuera à limiter la hausse des importations de produits de la mer.

Le 17 janvier 2025, lors de sa venue à la Criée du Guilvinec, Agnès Pannier-Runacher, Ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche de France avait justement déclaré devant les pêcheurs et acteurs de la filière : « J'enrage que notre pays, qui possède la deuxième façade maritime mondiale, affiche un déficit de plus de 5 milliards d'euros dans sa balance commerciale sur la pêche et l'aquaculture. Nous avons les ressources et les savoir-faire pour y remédier. La mobilisation doit être collective. »

En 2023, ce sont 450 000 tonnes de pêche fraîche qui ont transité par les ports, contribuant à réduire d'autant les importations tout en apportant aux consommateurs des produits de qualité pêchés dans des conditions respectueuses des hommes et de l'environnement. Plus de 150 000 tonnes de produits de la mer ont été vendues dans les 34 halles à marée françaises.

Ces ports de pêche sont confrontés à des difficultés importantes, notamment dans un contexte d'augmentation des coûts, de besoins d'investissement et de concurrence internationale, qui sont de nature à remettre en cause leurs activités voire leur existence à terme.

C'est inentendable et c'est pourquoi le renforcement du lien entre les collectivités et les chambres de commerce et d'industrie (CCI) est crucial. La performance économique, environnementale et sociale de ces ports est liée aux investissements réalisés ou soutenus par les collectivités et aux compétences des opérateurs historiques.

L'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a ainsi permis la création de sociétés, entre les collectivités territoriales, leurs groupements et les CCI, chargées de l'exploitation de ports en qualité de concessionnaires.

Ces sociétés représentent un outil particulièrement intéressant pour l'exploitation des ports des collectivités territoriales et de leurs groupements, notamment du fait qu'à la différence d'autres catégories de sociétés, elles permettent la participation au capital des CCI, et si les conditions en sont remplies, la conclusion de contrats en quasi-régie avec les actionnaires.

La rédaction de cet article n'est cependant plus adaptée aux circonstances actuelles. En particulier, la création de ces sociétés a été limitée aux seuls ports visés à l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, au nombre de 17 en métropole.

Or, antérieurement et depuis la loi du 13 août 2004, d'autres ports ont été transférés aux collectivités territoriales et à leurs groupements, notamment par application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, sans pouvoir pour autant bénéficier de la création de sociétés portuaires alors que leur situation n'est guère différente des ports relevant de l'article 30 de la loi du 13 août 2004.

De plus, l'article 35 de la loi du 5 janvier 2006 a pu soulever des questions sur ses conditions de mise en œuvre et doit être mis à jour sur certaines références.

Dans ces conditions, l'objet de la nouvelle rédaction proposée par **l'article unique de la présente proposition de loi** est d'ouvrir plus largement la possibilité aux collectivités territoriales et à leurs groupements d'avoir recours au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leur port, en supprimant la référence aux seuls ports de l'article 30 de la loi n° 2004-809 précitée, et en mettant à jour cette rédaction.

Proposition de loi élargissant la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'avoir recours au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leurs ports

Article unique

- ① I. – L'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi modifié :
- ③ a) Après le mot : « peuvent », sont insérés les mots : « créer et » et, après le mot : « sociétés », il est inséré le mot : « portuaires » ;
- ④ b) Les mots : « visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales » sont supprimés ;
- ⑤ c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les chambres de commerce et d'industrie dans le ressort géographique desquelles les ports exploités se situent peuvent participer au capital de cette société portuaire. » ;
- ⑥ 2° La première phrase du II est ainsi rédigée : « Lorsqu'une société portuaire est créée en application du I, par dérogation à l'article L. 3135-1 du code de la commande publique, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent peut convenir, en accord avec le concessionnaire d'un port, de la cession ou de l'apport de la concession à la société portuaire si son capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques. » ;
- ⑦ 3° Le début du III est ainsi rédigé : « Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique ainsi que le chapitre préliminaire et le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV de la première partie du code général des collectivités territoriales ne sont pas ... *(le reste sans changement)*. » ;
- ⑧ 4° Le IV est ainsi modifié :
- ⑨ a) Au début de la première phrase du premier alinéa, sont ajoutés les mots : « En cas de cession ou d'apport d'une concession conformément au II, » ;
- ⑩ b) À la troisième phrase du deuxième alinéa, après le mot : « alinéa », sont insérés les mots : « du présent IV » ;
- ⑪ c) Le début du dernier alinéa est ainsi rédigé : « L'article L. 1224-1 du code du travail est applicable aux contrats ... *(le reste sans changement)*. »

- ⑫ II. – Les éventuelles conséquences financières résultant pour les collectivités territoriales du I sont compensées, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.
- ⑬ III. – Les éventuelles conséquences financières résultant pour l'État des I et II sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.