

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2015

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 2964)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD2

présenté par

Mme Sandrine Doucet, M. Bui et Mme Lacuey

ARTICLE 3

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 3 de la proposition de loi pour l'économie bleue vise à instituer le Conseil des investisseurs publics et privés, instance censée assurer la coordination entre investisseurs publics et privés. Cependant, il existe d'ores et déjà dans les grands ports maritimes français un Conseil de développement où les sujets d'investissement, à travers le projet stratégique du port, sont examinés ; on y retrouve les entreprises publiques et privées, qui donnent déjà un avis sur les investissements.

D'autre part, solliciter un avis conforme du Conseil des investisseurs publics et privés sur les investissements n'est pas compatible avec le système de gouvernance actuel, issu de la loi de 2008. Cela créerait une instance extérieure qui donnerait un avis qui devrait être suivi par la gouvernance, ce qui ne serait pas conforme avec la loi de 2008.

Une note détaillant la position des autorités françaises, dans la perspective de l'examen des amendements par la commission Transports et Tourisme du Parlement européen (commission TRAN), lundi 12 octobre 2015, concernant le projet de rapport de Knut FLECKENSTEIN sur la proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports (2013/0157/COD) indique que « concernant la consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes, les autorités françaises considèrent qu'il est inutile de créer un comité consultatif ad hoc dans la mesure où il existe déjà des instances les associant, par exemple pour l'établissement des tarifs des services portuaires, ou encore pour les droits de port ».

En outre, la résolution du Parlement européen du 8 septembre 2015 sur « Exploiter le potentiel de création d'emplois et de croissance de la recherche et de l'innovation dans l'économie bleue » (2014/2240(INI)) souligne que le Parlement européen « *attire l'attention sur l'importance des entreprises publiques ou à capitaux majoritairement publics dans des domaines comme la marine marchande, la gestion portuaire, l'industrie navale et d'autres ouvrages maritimes et de défense du littoral, entre autres; rejette toute vision tendant à ne privilégier que le seul secteur privé et*

considère que le renforcement et la modernisation du secteur public peuvent considérablement dynamiser l'économie bleue ».

Enfin, dans une note de synthèse de janvier 2010, intitulée « La réforme des Grands Ports Maritimes de 2008, premier bilan », l'ISEMAR (Institut supérieur d'économie maritime - Nantes Saint-Nazaire) conclue « *qu'une politique portuaire doit se situer à la croisée des chemins entre une politique maritime et une politique d'aménagement du territoire. Concrètement, en France, la réforme opérée en 2008 donne des outils de modernisation des ports dans un contexte de mondialisation (aménagement de la spécialité et élaboration de projets stratégiques) mais elle ne définit pas de véritable politique portuaire nationale (analyse corroborée par la Cour des Comptes - rapport d'octobre 2009 sur la décentralisation)* ». L'ISEMAR préconise ainsi davantage une juxtaposition « des outils à disposition : réforme portuaire de 2008, projets stratégiques émis par les GPM, réforme du fret ferroviaire, rôle des Conseils de coordination interportuaires. » Il s'agit donc davantage de développer des coordinations interportuaires que de modifier la réforme de 2008, avec le rôle des Conseils de surveillance et des Conseils de développement des GPM.