

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 juillet 2021

PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION
EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES - (N° 4273)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N° 36

présenté par

Mme Firmin Le Bodo, M. Christophe et M. Lamirault

à l'amendement n° 28 du Gouvernement

ARTICLE 24 BIS

Compléter cet amendement par les deux alinéas suivants :

« III. – Le II de l'article L. 5312-7 du code des transports est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Un représentant d'une fédération professionnelle maritime et portuaire de l'axe seine. ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 1er juin 2021, le port autonome de Paris et les grands ports maritimes du Havre et de Rouen ont fusionné en un établissement public unique. La gouvernance de ce nouvel ensemble portuaire fluvio-maritime nommé HAROPA est déterminée par l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021. Ce texte prévoit que siègent au sein du Conseil de surveillance, instance principale de la gouvernance du nouvel ensemble portuaire, des représentants de l'Etat, des collectivités (Régions et EPCI), des salariés, et quatre personnalités qualifiées nommées par la puissance publique, mais il ne prévoit pas que les organisations professionnelles concernées y soient intégrées.

Le Port de Paris, qui précédemment faisait partie du secteur fluvial, voit ainsi la représentation des entreprises disparaître de la gouvernance. Dans un contexte où les ports français traitent aujourd'hui un volume de marchandises très inférieur à celui de ses concurrents européens (Haropa n'est que le 11ème port européen pour le trafic conteneurisé, très loin derrière Rotterdam et Anvers), l'urgence économique impose à HAROPA de retrouver des parts de marché. Il s'agit d'un enjeu de

souveraineté économique : par les ports transitent les produits finis de notre commerce extérieur, mais aussi tous les intrants et matières premières dont notre appareil industriel a besoin. Est en jeu aussi notre capacité à générer de l'emploi, puisque chacun sait que l'activité se développe là où sont les flux.

Un des moyens d'y parvenir est de moderniser la gouvernance des grands ports maritimes, en intégrant les représentants des entreprises au Conseil de surveillance. De la gouvernance interne dépendent notamment la stratégie portuaire, les décisions d'investissements et l'action commerciale. La présence d'une organisation patronale au cœur de l'instance principale de gouvernance, permettrait :

- d'enrichir l'analyse stratégique du développement des places portuaires, et par là d'accroître l'efficacité des décisions,
- d'améliorer la capacité des acteurs à mieux travailler en confiance, coopérer, codévelopper,
- d'opérer des choix d'investissement tenant compte de la vision des opérateurs portuaires et des logisticiens, en s'appuyant sur leur expérience technique comme sur leur connaissance des marchés, des clients et des ports concurrents.

Sur un territoire portuaire, jusqu'à 15% des emplois sont directement liés aux activités maritimes, portuaires et logistiques. Les organisations patronales fédèrent les entreprises qui créent ces emplois.

Les entreprises privées sont des investisseurs majeurs sur les bassins portuaires. En matière d'entrepôts logistiques, sur l'axe Seine, les investissements privés enclenchés en 5 ans représentent 1.800.000 m². Les équipements lourds de manutention (portiques géants, cavaliers, ...), les capacités de stockage des vracs, les moyens nautiques de remorquage et de pilotage, ... sont également des investissements privés.

Le supposé risque de conflit d'intérêts qui a pu être évoqué ici ou là n'existe pas, dans la mesure où les organisations représentent et fédèrent des professions multiples. Et dans toutes les instances où elles siègent, les organisations professionnelles se prémunissent des risques de conflit d'intérêts. Et par ailleurs, de nombreuses grandes infrastructures nationales associent le secteur privé à leur gestion. Pour ces raisons, il apparaît très important d'intégrer au Conseil de surveillance d'HAROPA au moins un représentant d'une fédération professionnelle maritime et portuaire implantée sur l'ensemble du territoire du nouveau port fluvio-maritime.