



N° 3641

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 décembre 2020.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*invitant le Gouvernement à créer les conditions de création  
de zones portuaires d'intérêt stratégique,*

présentée par

Mme Agnès FIRMIN LE BODO et M. Paul CHRISTOPHE,

et Mesdames et Messieurs

Olivier BECHT, Lise MAGNIER, Valérie PETIT, Vincent LEDOUX, Antoine  
HERTH, Laure de LA RAUDIÈRE, Patricia LEMOINE, M'jid EL GUERRAB,  
Thomas GASSILLOUD,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les zones franches portuaires sont des zones portuaires à l'intérieur desquelles on peut librement décharger, manutentionner, transformer et réexpédier des marchandises. Les marchandises ne sont frappées des droits de douane en vigueur qu'au moment où elles sont expédiées à des consommateurs situés dans le pays sur le territoire duquel se trouve la zone franche portuaire. Cette zone logistique bénéficie d'une extra-territorialité douanière, ce qui signifie que les produits qui y sont entreposés ne sont pas sujets à des droits de douane tant qu'ils n'entrent pas définitivement sur le marché.

Cela vise avant tout à libérer un port, qui présente pour le commerce de nombreux avantages géographiques, de l'obligation d'appliquer de hauts tarifs et de complexes règlements douaniers. Afin notamment de favoriser l'accélération de la rotation des navires, grâce à la réduction des formalités de vérification douanière. Pourtant les zones franches logistiques restent au mieux méconnues, au pire honnies en France.

Parfois confondues avec des paradis fiscaux, elles évoquent pour les logisticiens l'excellence de la gestion des chaînes logistiques internationales, ce sont des zones logistiques, accolées à un port, souvent port maritime, parfois aéroport, et de plus en plus souvent port fluvial et port sec.

Contrairement aux entrepôts sous douane, les zones franches permettent, au sein de l'Union européenne, de stocker les produits sans limites de temps. C'est un avantage important en matière d'attractivité pour certaines industries et en matière de trésorerie pour les entreprises.

Au-delà de l'aspect douanier, les zones franches peuvent aussi faire bénéficier leurs opérateurs d'avantages fiscaux sans que ceux-ci soient pour autant un préalable indispensable.

D'ailleurs, en Europe, quasiment tous les pays possèdent des zones franches logistiques avec des avantages fiscaux. Seuls l'Albanie, la Suède, la France et la Belgique (plus pour très longtemps) n'en ont pas. La plupart des grands ports ont une zone franche qui leur est accolée.

En outre, le Royaume-Uni a créé dix ports francs à la suite du Brexit avec pour objectif d'attirer des flux qui normalement iraient en Europe et

d'y effectuer des transformations à valeur ajoutée proche du marché. Ces ports francs sont une menace pour les ports européens et surtout les ports français.

**La réponse à cette menace n'est pour autant pas la copie.** Londres cherche à travers ces ports francs à se positionner comme hub, une enclave logistique et industrielle aux portes du marché européen.

La France devrait être une porte de l'Europe en proposant des services à très forte valeur ajoutée et non seulement se battre par les coûts, dans un espace à forte croissance et forte valeur ajoutée dans le but de créer une nouvelle demande. Au-delà d'une zone franche logistique, il convient de mettre en place des zones portuaires d'intérêt stratégique ou zones de compétitivité de logistique portuaire. Elles pourraient bénéficier d'exonérations ou allègements fiscaux pour agir sur l'attractivité portuaire ; ces exonérations seraient limitées dans le temps, dégressives et auraient pour but de développer les volumes et d'envisager de les intégrer dans des zones économiques spéciales avec la mise en place de mesures spécifiques en accompagnement du développement de nouveaux projets. Il pourrait être imaginé également des mesures complémentaires sur les bas salaires, ou d'allègement de la fiscalité foncière. Ces zones devraient encourager de nouvelles implantations en France via le plan de relance.

Par ailleurs, il conviendra d'inscrire ces zones dans une démarche écologique vertueuse en fixant par exemple des volumes minimum transportés par voie fluviale ou ferroviaire.

Il s'agit donc d'inscrire cette démarche dans une politique commerciale et maritime complète dans l'esprit de l'orientation stratégique définie par le conseil national de la mer et des littoraux.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant que le Brexit rebat les cartes de la compétitivité portuaire et que les britanniques ont créé récemment dix ports francs ;
- ⑤ Considérant que l'excellence de la chaîne logistique française est reconnue mais souffre de difficultés lors du rythme de la taxation douanière des produits entrant sur son territoire ;
- ⑥ Considérant que la définition de la politique commerciale de l'Union européenne doit intégrer la taxation des importations afin d'éviter les rivalités et encourager les complémentarités en travaillant en réseau ;
- ⑦ Considérant que les impératifs de développement durable doivent présider au développement des flux commerciaux ;
- ⑧ Considérant que l'attractivité de la France repose notamment sur la compétitivité de ses ports et de leur capacité à proposer des zones de logistique adaptées ;
- ⑨ Invite le Gouvernement à créer les conditions de la mise en place de zones portuaires d'intérêt stratégique en lien avec l'Union européenne et en respectant les impératifs environnementaux. Ces zones pourraient trouver un lieu d'implantation *ad hoc* sur l'Axe Seine d'abord, puis à Dunkerque et Marseille.