

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

21 novembre 2025

---

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 - (N° 1605)

Rejeté

N° CD2

**AMENDEMENT**

présenté par

M. Roussel, M. Delautrette, M. Barusseau, M. Dufau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan et M. Leseul

-----

**ARTICLE UNIQUE**

Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants :

« 5° Il est ajouté un V ainsi rédigé :

« V. – En cas de sortie, totale ou partielle, du capital des personnes morales mentionnées au II du présent article, qu'il s'agisse d'une collectivité territoriale, de l'un de ses groupements ou d'une chambre de commerce et d'industrie, la cession des participations détenues dans une société portuaire est soumise, le cas échéant, aux dispositions de l'article L. 151-3 du code monétaire et financier. Lorsqu'une telle cession est susceptible de conduire, directement ou indirectement, à la prise de contrôle ou à l'acquisition d'une fraction d'actifs participant aux activités mentionnées au I du même article, elle est subordonnée à l'autorisation préalable du ministre chargé de l'économie. » »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement des députés socialistes et apparentés vise à renforcer la prise de contrôle de nos infrastructures portuaires en subordonnant toute sortie cession de participations à l'autorisation préalable du ministre chargé de l'économie, dans l'esprit de l'article L. 151-3 du code monétaire et financier.

L'article unique de la présente proposition de loi ne traite que de l'entrée éventuelle d'une chambre de commerce et d'industrie (CCI) au capital d'une société portuaire. Elle demeure en revanche silencieuse sur l'hypothèse inverse à savoir la sortie d'une CCI ou d'une collectivité de ce capital.

Or, l'absence de cadre juridique explicite pour cette sortie pourrait créer, de manière non intentionnelle, une vulnérabilité pour nos infrastructures portuaires, qui constituent des actifs stratégiques pour l'économie nationale, la souveraineté logistique et la sécurité maritime.

Dans un contexte géopolitique marqué par une intensification des stratégies d'influence, certaines puissances multiplient, directement ou par l'intermédiaire de grands groupes, les prises de participation ou de contrôle dans des structures portuaires à travers le monde.

Il appartient donc au législateur d'être extrêmement vigilant quant aux opportunités que nos textes pourraient créer, même implicitement, pour de tels mouvements de prise de contrôle.