



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### Prévenir les ingérences étrangères au sein des ports

Question écrite n° 11841

#### Texte de la question

M. Fabrice Roussel appelle l'attention de M. le ministre des transports sur l'adoption récente de la proposition de loi élargissant la possibilité, pour les collectivités territoriales et leurs groupements, de recourir au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leurs ports. Alors que les ports constituent des leviers majeurs de réindustrialisation et jouent un rôle central dans la compétitivité de l'économie maritime française, ce nouveau modèle présente des atouts importants, notamment en renforçant l'implication et la participation financière des collectivités territoriales concédantes, conditions essentielles pour accélérer les investissements indispensables à la modernisation des infrastructures portuaires. Cependant, si la loi impose désormais un capital initial intégralement public pour permettre le transfert de concession, elle n'interdit pas pour autant une ouverture progressive du capital à des acteurs privés. M. le député souhaite rappeler que, lors de l'examen du texte, aucun dispositif n'a été retenu pour prévenir des situations pouvant s'avérer sensibles, telles que des risques d'ingérence étrangère ou de perte d'influence publique dans la gestion d'installations pourtant essentielles à la souveraineté économique, énergétique et logistique française. En effet, la législation actuelle ne prévoit aucun mécanisme garantissant durablement le contrôle public des sociétés portuaires. L'article L. 151-3 du code monétaire et financier, qui encadre uniquement certains investissements étrangers, ne concerne que les opérations impliquant les CCI et ne constitue qu'un filtrage ponctuel, dépourvu d'effet structurel sur la gouvernance ou sur la répartition du capital. Il ne permet ni de prévenir des prises de participation progressives en dessous des seuils, ni de garantir une minorité de blocage, ni d'instaurer un régime d'inaliénabilité des parts. Cette situation révèle un manque d'encadrement des cessions et l'absence de mécanismes internes permettant d'assurer la maîtrise publique durable des sociétés portuaires. Aussi, M. le député souhaite interroger M. le ministre sur les mesures que le Gouvernement entend mettre en place afin de prévenir toute dérive, d'encadrer précisément les conditions de cession de parts et de garantir la protection de la gouvernance publique de ces structures, alors que les infrastructures portuaires constituent des actifs stratégiques essentiels pour l'économie, la souveraineté logistique et la sécurité maritime françaises.

#### Texte de la réponse

Les ports français constituent des actifs stratégiques indispensables à l'activité économique de notre pays et des instruments de notre souveraineté nationale. Les ports décentralisés, dont les collectivités locales sont autorités portuaires, peuvent être exploités par des sociétés portuaires, dont le capital, entièrement public initialement, peut ensuite évoluer pour intégrer du capital privé. Il existe d'ores et déjà plusieurs dispositifs encadrant l'évolution éventuelle du capital de ces sociétés portuaires chargées de l'exploitation du port, les collectivités locales en restant dans tous les cas de figure propriétaires. Il convient ainsi de rappeler que les chambres de commerce et d'industrie (CCI), parties prenantes des sociétés portuaires, sont des établissements publics économiques placés sous la tutelle de l'Etat, localement le préfet de Région, qui à ce titre peut intervenir en cas d'évolution de la participation de la CCI à une société portuaire et de cession de ses parts. Par ailleurs, le régime du contrôle des investissements étrangers en France (IEF) peut être mis en œuvre pour assurer la sauvegarde des actifs stratégiques face aux stratégies d'influence et d'ingérences étrangères dans les ports français. Les opérations d'investissement étranger réalisées dans des sociétés portuaires sont ainsi soumises au contrôle des IEF, dès lors que les activités exercées par l'entité objet de l'investissement sont considérées

comme des « infrastructures, biens ou services essentiels pour garantir (...) l'intégrité, la sécurité ou la continuité de l'exploitation des réseaux et des services de transport ». Ces activités entrent, à ce titre, déjà dans le champ d'application de l'article R. 151-3 du code monétaire et financier. Dans le secteur portuaire, le contrôle des IEF est régulièrement mis en œuvre par le ministère chargé de l'économie (direction générale du Trésor), en lien avec le ministère des transports. Enfin, au-delà du contrôle par l'Etat, en tant que tutelle des CCI ou bien au titre des IEF, la responsabilité des acteurs, collectivités et entités participant ab initio au capital des sociétés portuaires constitue un levier supplémentaire de sauvegarde des actifs stratégiques du pays. Concrètement, rien ne s'oppose ainsi à ce que les statuts d'une société portuaire intègrent des clauses dédiées à l'évolution du capital.

## Données clés

**Auteur :** [M. Fabrice Roussel](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialistes et apparentés

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 11841

**Rubrique :** Travail

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [16 décembre 2025](#), page 10246

**Réponse publiée au JO le :** [20 janvier 2026](#), page 415