

36 NOUVELLES PROPOSITIONS PRÉSENTÉES APRÈS L'ÉVALUATION DE LA LOI POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

Les articles de la loi auxquels se rapporte chaque proposition figurent entre parenthèses.

1. Revoir le tableau d'application de la loi tel qu'il figure sur le site officiel, de manière à ce qu'il renvoie bien à l'intégralité des décrets d'application nécessaires
2. Créer une mission d'évaluation parlementaire sur l'économie portuaire outre-mer
3. Moderniser le droit de passeport et sa majoration (article 4 et 11)
4. Mettre en place un portail douanier unique pour gérer les droits de passeport, de francisation, de ports (article 12) et regrouper l'assiette de ces droits en retenant comme fait générateur l'immatriculation (article 55)
5. Supprimer l'article R 5312-22 du code des transports (article 20)
6. Assurer dans la loi la compétence et l'indépendance du comité d'audit (article 20)
7. Procéder rapidement à l'élection des présidents des conseils de surveillance vacants (La Rochelle et Nantes) (article 22)
8. Prévoir la mise en place sans délai des commissions des investissements dans chaque grand port maritime, conformément à la loi (article 23)
9. Réformer le droit de la domanialité portuaire, y compris sur la question de la fiscalité foncière (article 23)
10. Harmoniser les conditions de conclusion de conventions entre les GPM et les ports décentralisés (article 23)
11. Ouvrir un débat préalable entre les GPM et les investisseurs à la qualification de concession des conventions de terminal et faciliter, en concertation entre les ports et les professionnels, la conclusion de conventions en clarifiant les conditions de retour sur investissement (article 23)
12. Créer un pôle polynésien de réparation navale (article 23)
13. Prévoir la mise en place des conseils de coordination interportuaire (article 23)
14. Modifier les conseils de façade conformément à la loi (article 26)

15. Mettre en place, au niveau législatif, une véritable cohérence interportuaire, incluant les GPM et les ports régionaux, développer des stratégies portuaires coordonnées entre ports d'une même zone, et associer pleinement les régions à cette réflexion (article 26)

16. Fusionner les bureaux des douanes des ports du Havre, de Rouen et de Paris (article 27)

17. Demander au gouvernement la remise annuelle d'un document sur la situation des GPM français (Titre I, chapitre 2)

18. Moderniser le classement catégoriel des assujettis à l'ENIM (article 46)

19. Ouvrir la possibilité d'installer des jeux d'argent aux navires assurant une desserte entre la France et la Grande Bretagne en complétant sur ce point l'article 51, de manière à maintenir sur ce point les possibilités existantes

20. Moderniser la fiscalité applicable au passeport (article 4) et au DAFN (article 55), en retenant comme fait générateur initial unique de l'impôt l'acte d'immatriculation, l'acte de mutation de propriété, et en rapprochant un droit de passeport élargi du droit de francisation ou d'autres droits. Il pourrait être envisagé l'équivalent d'une "carte grise" des navires, voire d'un "droit de séjour", ouvrant des droits et des obligations d'acquiescement d'une taxe sur la base de la puissance des moteurs de la taille des navires et de la nature de leur activité, en rapprochant ce droit de passeport élargi du droit de francisation ou d'autres droits.

21. Mettre en place de manière certaine la responsabilité élargie du producteur pour les épaves de navires au 1^{er} janvier 2019, ou abroger définitivement l'article L. 504-10-10 du code de l'environnement, ce qui constituerait, historiquement, le premier cas d'abandon d'une filière REP décidée par le législateur, au moment où le Gouvernement doit publier en mars la feuille de route économie circulaire (article 55)

22. Faire figurer de manière claire dans les évaluations des voies et moyens, ou dans tout autre document budgétaire pertinent le produit des droits de passeport et du DAFN et identifier ses destinataires (article 55)

23. Mettre en place une structure unique et pérenne rassemblant tous les acteurs du monde maritime et littoral, sous forme d'un Conseil supérieur de la mer et de la navigation, et supprimer tous les organismes redondants. Placer ce Conseil supérieur sous l'autorité du Premier ministre : le regroupement de tous les acteurs est le préalable à la mise en place et au suivi régulier et global d'une véritable politique maritime. Cette instance regrouperait tous les acteurs du monde maritime, sans exclusive (articles 24, 26, 58 et 96) et aurait une compétence consultative sur toutes les questions maritimes

24. Ajouter au décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense, l'objectif de prévention des risques naturels majeurs (article 58)
25. Abroger les articles R 912-57 et R. 912-80 du code rural (article 75-3)
26. Ajouter dans la définition de la pêche maritime comme de l'aquaculture, à l'article L. 911-1 du code rural ⁽¹⁾, une mention des activités annexes d'accueil et de vente de produits non transformés au public directement situées dans le prolongement de l'activité de production (articles 75 et 79)
27. Définir un statut des présidents de comité des pêches et des comités de la conchyliculture (article 77)
28. Améliorer la gestion portuaire du pescatourisme pour en accroître la visibilité auprès du public (article 79)
29. Autoriser les marins pêcheurs qui pratiquent la vente directe à effectuer à terre les opérations de transformation des produits, en maintenant les limites actuelles de vente et en accroissant le contrôle des quantités vendues (article 79)
30. Mentionner également la conchyliculture à l'article L. 911-2 du code rural (articles 80 et 81)
31. Assurer un financement pérenne du dragage par l'État (article 85)
32. Sans modifier le calendrier d'entrée en vigueur de l'interdiction de rejeter en mer les résidus de dragage, envisager une application différenciée par type de déchets et par zone (article 85)
33. Regrouper dans un dispositif législatif unique, codifié dans le code de la consommation, tous les textes relatifs à l'indication des produits alimentaires, notamment aux zones de pêches ou de pisciculture, indiquer si ces dispositifs sont indicatifs ou obligatoires (article 90)
34. Ouvrir débat sur la loi Littoral, à la condition que ne soient affectées ni la zone des 100 mètres ni les règles générales limitant les constructions. Si on peut concevoir des exceptions tenant par exemple à la possibilité d'augmenter l'offre de logements dans des zones où cela apparaît indispensable, il ne paraît ni opportun, ni nécessaire de généraliser les exceptions aux limites générales actuelles de la densification des constructions (article 92)

(1) 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;

2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits.

35. Adopter rapidement une législation adaptée et pérenne pour prévenir les risques de recul du trait de côte, en donnant en la matière un rôle majeur aux collectivités territoriales et en prévoyant l'indemnisation des habitants et des activités économiques délocalisées du fait d'un recul du trait de côte (article 91)

36. Établir un code de la mer et de la navigation (article 97)