

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »  
Rapporteur : Jean-Yves LABBÉ

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Stratégie régionale portuaire 2023-2033 – Les ports de la Région au service du développement durable de la Bretagne et de sa vocation maritime »

### 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Sur la base de l'état des lieux des ports régionaux et de leurs activités, puis de l'identification des enjeux, tant dans le contexte régional que national et européen, la stratégie portuaire présentée s'articule autour de 4 axes :

- Une gouvernance renouvelée, associant les acteurs locaux ;
- Les ports au service de la transition énergétique (investir dans des équipements et des infrastructures nécessaires au développement des activités en lien avec les énergies nouvelles (EMR, H2, biocarburants) ;
- Les ports au service des filières bretonnes et de leur transition (halieutique, industrie agro-alimentaire, recyclage des déchets, plaisance, nautisme) ;
- Les ports exemplaires (conditions de travail et de vie, bon état des infrastructures et des équipements, adaptation au changement climatique, qualité de l'interface ville-port, maîtrise des consommations énergétiques et en eau).

Dans une seconde phase, la Région mobilisera les acteurs locaux concernés pour construire un plan d'action opérationnel dans chaque port.

### 2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER s'est fortement impliqué ces dernières années dans le suivi de l'élaboration de cette stratégie portuaire régionale. Il accueille donc favorablement la présentation de ce projet portant sur l'ensemble des ports régionaux, qui était attendu de longue date par les parties prenantes. Il salue aussi l'effort de concertation qui a guidé son élaboration. Cette stratégie s'est construite progressivement et a été ponctuée régulièrement par des échanges entre le Conseil régional et les nombreux acteurs gravitant autour des ports. Le Président du Conseil régional, dans sa présentation, fait aussi explicitement référence aux travaux et aux échanges avec le CESER.

La présente stratégie s'inscrit bien en cohérence avec les priorités de la politique régionale Mer et Littoral, présentée à cette même session. Elle témoigne du rôle central qu'ont déjà, et qu'auront encore davantage demain, les ports régionaux dans l'ambition du Conseil régional de faire de la Bretagne « *une grande région maritime en Europe et dans le monde* ».

Le CESER se félicite que l'intérêt stratégique et multiple des ports territoriaux, qu'il a démontré dans nombre de ses travaux<sup>1</sup>, soit clairement affirmé, eux qui sont habituellement relégués au rang de « secondaires » selon les critères de trafic et de volume qui guident traditionnellement les politiques portuaires. Il souscrit à la volonté du Conseil régional d'en faire des lieux d'impulsion, d'expérimentation et d'accompagnement des transitions de l'économie régionale. Il apprécie que leur vocation industrialo-portuaire soit pleinement affirmée, et que la stratégie régionale compte la préservation de ce foncier parmi ses orientations stratégiques.

<sup>1</sup> En référence à l'étude [Produire et résider sur le littoral en Bretagne](#) et à l'étude [Industries navales et nautiques en Bretagne : un nouveau souffle !](#)

La stratégie régionale insiste, fort justement, sur la nécessité d'un dialogue efficace et organisé avec l'ensemble des acteurs concernés par les enjeux portuaires. Pour ce faire, elle s'appuiera sur deux niveaux de gouvernance, l'un territorial (au niveau de chaque place portuaire) et l'autre fonctionnel (au niveau régional, entre chaque place portuaire partageant un profil d'activités similaire) : le CESER note en particulier que la création d'un GIE commerce est en cours de réflexion et il serait preneur d'informations sur l'état d'avancement de cette démarche.

Ce double dispositif a sa pertinence compte tenu du panorama portuaire de la Bretagne et de la multiplicité des acteurs à embarquer. Pour autant, il peut être source d'une grande complexité et d'une inertie d'action. Aussi, un portage et une animation régionale fortes seront indispensables pour assurer le bon fonctionnement de ces dispositifs et instances multiples, dans une logique de partage et de transparence.

L'atteinte des objectifs de la stratégie portuaire dépendra en particulier de la capacité du Conseil régional à entraîner l'ensemble de ses partenaires territoriaux. Selon le CESER, sa mise en œuvre est donc une opportunité pour initier un dialogue plus régulier entre les collectivités à l'échelle régionale, par exemple au sein de la CTAP élargie « Collectivités de Bretagne ». Une mobilisation coordonnée de l'ensemble des partenaires territoriaux réunis au sein de cette assemblée constituerait en effet un signal fort en faveur de ces ports territoriaux.

La mise en œuvre du défi de la dimension maritime du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 suppose en effet des engagements partagés et inscrits dans la durée compte tenu des transitions majeures à conduire et des investissements à engager. A ce titre, le CESER partage l'affirmation selon laquelle les ports territoriaux, en ce qu'ils « contribuent au maillage portuaire national », constituent de fait des « ports maritimes territoriaux d'intérêt national » qui « devraient être perçus comme tels par l'Etat ». Face au rôle qu'elles auront à jouer dans la décarbonation, l'Etat ne peut désormais plus concentrer ses efforts sur les grands ports maritimes et ignorer ces places portuaires.

Les transitions majeures à engager nécessiteront en effet des infrastructures portuaires, énergétiques et navales fortement consommatrices d'investissements, principalement publics. Les opportunités qui se présentent appellent donc à investir, de manière coordonnée, dans un réseau d'infrastructures adaptées aux réalités de demain, en mesure d'anticiper et impulser leurs transitions, dans un contexte d'élévation du niveau de la mer.

En ce qui concerne enfin les industries navales, le CESER note très positivement la référence à son étude sur le sujet, publiée en mars 2023, et le lancement d'un travail avec les acteurs de cette filière, qui ont évidemment toutes leur place dans le développement régional. Il se tient prêt à apporter sa contribution à l'écriture de ce nouveau chapitre des industries navales et nautiques en Bretagne, et à relayer et partager ses propositions dans le cadre de cette démarche.

Une fois cette stratégie adoptée, sa déclinaison pourra débuter au niveau de chaque place portuaire. Il conviendra donc que le CESER reste attentif aux conditions de mise en œuvre des plans d'actions opérationnels dans les ports concernés.

## Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Stratégie régionale portuaire 2023-2033 – Les ports de la Région au service du développement durable de la Bretagne et de sa vocation maritime »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



## Intervention de Cathy VALLÉE

### Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie de Bretagne.

Le Conseil régional a élaboré une stratégie régionale portuaire. Elle est présentée comme l'une des composantes structurantes de la politique mer et littoral bretonne.

Cette stratégie était attendue, compte tenu de l'importance des activités portuaires pour l'économie bretonne, dans les domaines du transport maritime, de la construction et réparation navale, de la pêche et de la plaisance. Elle était attendue aussi compte tenu du rôle du Conseil régional en tant que propriétaire de 21 sites, d'objets et de tailles diverses mais indispensables à l'activité économique de leur territoire. Les différents ports et cales en Bretagne concourent à l'activité de plusieurs filières de production et de services et au développement des territoires alentour.

Les ports et leurs activités sont affectés par les transitions environnementales et énergétiques, qui les contraignent à revoir en profondeur leur modèle économique. Comme le souligne le rapport, les défis pour les ports sont immenses. Ainsi, notamment, l'essentiel du trafic marchandise des ports bretons, à savoir la nutrition animale et l'énergie, va décliner irrémédiablement. Si l'on veut maintenir cette activité de flux de marchandises, des substitutions devront être recherchées. Il nous semble que cette mutation doit s'appuyer sur les hinterlands de chaque place portuaire, en investiguant les actuels échanges des entreprises et ceux qui peuvent être développés. La stratégie proposée ne paraît pas en l'état à la hauteur des enjeux déjà perceptibles de la transition écologique et de la transition énergétique, notamment pour les ports de pêche et ceux de commerce.

Cette faiblesse de la stratégie proposée découle selon nous d'une perspective trop centrée sur les infrastructures et pas assez ouvertes sur les usages et les besoins, existants ou à développer, issus de l'activité économique. Si le Conseil régional dit dans son document avoir auditionné « les acteurs économiques ayant une vision régionale », cette approche globale n'apparaît pas. Aussi, pour la suite, la CCI Bretagne se tient prête à apporter son concours.

Dans le repositionnement des activités portuaires et de la recherche de nouveaux types de flux, le foncier sera un élément prééminent. A titre d'exemples, on peut citer les besoins en surface de la construction ou de l'assemblage d'éoliennes, ainsi que la création de hubs énergétiques hydrogènes. Des restructurations foncières seront nécessaires face au morcellement et à la faible densification actuels des espaces portuaires. Elles pourraient même s'étendre dans les arrière-ports pour répondre à de fortes ambitions. De telles évolutions devront s'inscrire dans un temps long et doivent donc être préparées au plus tôt.

La stratégie du Conseil régional vise la mise en place d'une politique portuaire à l'échelle régionale. Ce volontarisme est cohérent avec les enjeux posés pour les différents ports et leurs activités. Il reste à déterminer comment celle-ci se construira et s'imposera dans des modes de gouvernance qui sont, aujourd'hui, fractionnés. Le Conseil régional pourrait préciser comment il envisage de « favoriser des alliances » entre les ports.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de Stéphane CRÉACH

Comité régional CGT de Bretagne

La CGT approuve l'avis du CESER sur la stratégie portuaire 2023/2033 pour que les ports de la Région soient au service du développement durable de la Bretagne et de sa vocation maritime. Cette stratégie s'inscrit aussi dans un cadre national et interrégional comme européen. Il n'est pas inutile de s'interroger sur cette compétence régionale suite aux différentes lois de Décentralisation mais dont le premier acte concernait la vocation industrielle des ports. Il est évident que remonter ce mécano est volontaire de la part de la CGT puisque, par exemple, 16 ans plus tard, l'Etat se rappelle au bon souvenir de la souveraineté industrielle qu'il compte recouvrer après des décennies de saccage industriel qu'il a lui-même, ou en collaboration, organisé. Dans le contexte du naval c'est un sujet particulier en Bretagne puisque cohabitent deux navales, l'une civile et l'autre militaire.

La question maritime et portuaire c'est bien sûr très large ; de la logistique, à l'énergie, des transports, à l'alimentation, du nautisme à la recherche.

La CGT concentre son propos pour l'occasion à l'aspect industrie puisque c'est un bel exemple d'un partage des responsabilités relativement navrant. Dans l'élan généreux de l'Etat, il a fortement réduit son emprise et son outil industriel au motif principal que c'est au monde des affaires que reviendrait l'apanage de l'industrie. Bilan ? Un pays désindustrialisé, des groupes privés peu scrupuleux de l'intérêt général et la logique d'une industrie intégrée dans le territoire et des emplois de qualité associés passée à la trappe. Les collectivités ont aussi leur part de responsabilité puisque la variable d'ajustement que représente le travailleur n'a pas été un motif réel d'une défense de ces dernières.

C'est vrai que le concept de l'industrie sans usine a été théorisé, l'industrie sans travailleurs aussi. Dans le domaine maritime plus qu'ailleurs, la réalité du travail détaché par contre n'a pas été une théorie, d'ailleurs cela reste vrai.

Même dans la construction et la réparation navale militaire, c'est dire !

Loin des procès d'intention, la CGT souhaiterait tout de même que la transparence soit faite dans ce domaine sur la délocalisation d'activités qui reste une stratégie des grands groupes surtout et que le même travail soit fait sur la délocalisation inversée, donc le travail détaché.

Dans cette session du CESER particulièrement dense, la CGT qui ne pouvait pas rester muette sur les sujets soumis à avis, a décidé de garder un parti pris dans ses interventions puisque le sens donné est celui du travail humain.

Les ports du territoire de Bretagne ont un rôle sans précédent à jouer dans les transitions à mener d'urgence, c'est développé dans le bordereau et dans l'avis du CESER. C'est aussi pourquoi la CGT note avec satisfaction que la politique portuaire proposée répond à sa préoccupation de ne pas bâtir une stratégie sur une logique de spécialisation mais de complémentarité, ce qu'elle a toujours défendue au sein même du CESER par ailleurs. C'est le meilleur angle pour neutraliser la concurrence stérile. Comme c'est le meilleur angle pour que les places portuaires soient capables d'organiser elles-mêmes des activités complémentaires les unes aux autres.

Le Conseil Régional entend sur la notion portuaire notamment et du caractère industrialo-maritime prendre comme outil pour assoir sa stratégie la récente étude du CESER sur la navale bretonne. Pas comme lecture, comme outil ! C'est particulièrement symbolique de reconnaissance.

La CGT se félicite des avancées réelles portées dans cette politique qui trébuche juste à la fin de la démonstration puisque pour devenir humanistes les ports ne doivent pas se résumer à la question des conditions de travail mais à la condition d'exercice « du » travail, donc son sens et sa finalité.

Expliquer au grand public cette stratégie portuaire nécessite pour le moins de la faire partager par le monde du travail et par celles et ceux qui en sont des expertes et experts ; les salariés.es. En économie et stratégie comme en environnement ou dans le domaine social, les travailleurs ont leur mot à dire. La démocratie sociale aussi cela existe et comme dans la démocratie citoyenne, la parole exprimée ne doit pas être qu'écoutée mais entendue pour être prise en compte.



## Intervention de Annie SAULNIER

### Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

La Stratégie régionale portuaire 2023 – 2033 présentée par la Région, titrée « Les ports de la Région au service du développement durable de la Bretagne et de sa vocation maritime » présente un intérêt majeur dans le contexte de décarbonation de notre économie et de sous-performance globale des ports français qui à eux tous, malgré leurs situations géographiques privilégiées voire idéales, ne sont, pour les plus grands d'entre eux, que des ports de deuxième, voire de troisième rang, à l'échelle européenne. Le 1<sup>er</sup> port français, Marseille, ne pointe qu'à la huitième place, et le second, le Havre, qu'à la douzième place européenne. L'ensemble des ports français ne font, à eux tous, que les 2/3 du tonnage du 1<sup>er</sup> port européen, en l'occurrence, Rotterdam.

Certes aucun port breton n'a vocation à rivaliser avec ces grands ports mais cette situation révèle le déficit de compétitivité des ports de commerce français.

Dans ce contexte, nous tenons à saluer la démarche de la Région d'entendre les différents acteurs, les différentes parties prenantes des activités portuaires, pour bâtir cette stratégie régionale portuaire.

Il nous semble que cette stratégie, compte tenu des moyens dont dispose juridiquement la Région, est opportune.

Nous adhérons notamment à l'idée que le foncier, situé dans l'environnement portuaire, a vocation à être occupé par des entreprises dont l'activité est liée au port et pour lesquelles la proximité portuaire est nécessaire.

Nous tenons cependant à indiquer ici qu'il reste un sujet à traiter, celui du statut de certains personnels portuaires, qui altère la fiabilité et la compétitivité des ports, détournant nombre d'armateurs, nombre d'acteurs du transport maritime, des ports français et donc bretons.

La Région et ses partenaires pourront déployer une énergie considérable pour améliorer la performance des ports bretons ; tant que cette question ne sera pas traitée, les ports français et donc bretons et les entreprises associées, continueront de pâtir de cette situation.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de Olivier LE NEZET

### Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM)

Comme évoqué dans les propositions de la Région, il est évoqué une seconde phase pour un plan d'action opérationnel dans chaque port.

Il est important d'informer le CESER et la Région sur la situation des ports de pêche au vu de la situation catastrophique dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui.

Le Brexit, le Covid, le PAI ont eu un effet dévastateur sur la viabilité de la mise en marché des ports de pêche bretons.

L'augmentation du coût de l'énergie électrique et de la sous-consommation des produits halieutiques crée un effet ciseaux qui peut sceller le sort de certains de nos ports de pêches.

La gouvernance doit s'adapter à ces contraintes avec le GIP, le GIE et BREIZHMER qui doivent apporter des réponses pour cette seconde phase.

Il faut impérativement de la visibilité sur les moyens financiers qui doivent permettre de répondre aux enjeux de la filière halieutique.

La Région doit se donner les moyens de sa politique, et non l'inverse, pour la continuité et le développement des ports de pêche durables et de places commerciales compétitives et responsables.