

Commission 1 "Dynamiques territoriales et mobilités"

Rapporteurs : Danielle CHARLES LE BIHAN et Cathy VALLÉE

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Port de Lorient : une nouvelle organisation à la hauteur des ambitions régionales »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

La Région, dans le cadre de la stratégie régionale portuaire, engage la constitution d'une société portuaire pour le port de commerce de Lorient au sein de laquelle elle détiendrait, le cas échéant, 51 % du capital traduisant son rôle de propriétaire et de chef de file de la stratégie portuaire. Elle propose d'élaborer une convention de coopération associant Lorient agglomération, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Morbihan et le cas échéant, le concessionnaire actuel, la SAS Port de Commerce de Lorient Bretagne Sud. Le Conseil régional choisit le modèle de société portuaire adossé à un contrat de concession de longue durée permettant d'associer les exploitants historiques des ports de commerce (autrement dit, les CCI), les collectivités territoriales et, dans un second temps des acteurs privés. Ce modèle partenarial équilibré doit permettre de construire un plan d'affaire robuste et offrir une procédure plus souple *in house* pour l'attribution des concessions.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Ce projet de nouvelle gouvernance pour le port de commerce de Lorient s'inscrit pleinement dans la démarche retenue par le Conseil régional « un port, plusieurs quais », selon laquelle les ports bretons doivent se renforcer et constituer, ensemble, une force sans être concurrents, ce à quoi le CESER souscrit. Le modèle proposé pour le port de commerce de Lorient s'inspire de l'exemple de Brest Port. Ce modèle unit les forces, ce qui rejoint l'une des préconisations émises par le CESER à l'occasion de son étude [Produire ET résider sur le littoral en Bretagne](#) (2017), où il appelait à l'impulsion d'une stratégie d'attractivité et de marketing territorial global pour les ports régionaux.

Si le CESER soutient ce modèle de société portuaire comme levier d'investissement par la Région et ses partenaires historiques (Lorient Agglomération et la CCI du Morbihan), permettant ainsi de répondre à la fois à l'ambition partagée de développement mais aussi à la modernisation du port de commerce de Lorient, il ne peut que regretter, à l'instar de son avis sur Brest Port en 2024, que le dossier soumis par le Conseil régional ne comporte pas d'informations détaillées sur l'aspect gouvernance. S'il s'agit à ce stade d'une annonce dont les éléments précis seront définis prochainement, le CESER y sera extrêmement attentif, notamment quant à la composition du directoire et du conseil de surveillance. Aux yeux du CESER, cette information est capitale, notamment afin de s'assurer que la vision du Conseil régional et de ces instances sur le développement portuaire régional concorde.

Enfin, s'il n'y a pas à ce jour de labellisation officielle du projet, le CESER considère que l'uniformisation des modèles de gouvernance des places portuaires contribuera probablement, à terme, à l'appropriation de ce nouveau paysage.

Le CESER suivra avec attention cette nouvelle organisation portuaire.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

**« Port de Lorient : une nouvelle organisation à la hauteur
des ambitions régionales »**

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Jean-François ESNEE

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des CCI.

Le Conseil régional lance la création d'une société portuaire pour le port de commerce de Lorient, à l'instar de celle montée pour celui de Brest. Avec 2 700 000 tonnes de fret par an, rayonnant notamment sur un large hinterland agroalimentaire, le port de Lorient est une infrastructure majeure dans l'économie bretonne. Il concourt à la massification des transports de marchandises et à la transition écologique de cette activité.

Les trafics du port de Lorient peuvent encore être développés si d'importants investissements de capacité et d'outillages sont réalisés. C'est l'ambition portée par le Conseil régional, Lorient Agglomération et la CCI Morbihan, actionnaire majoritaire de la société concessionnaire de la gestion du port pour le compte de la Région.

Néanmoins, le montant de ces investissements, comprenant également la transition énergétique et écologique des installations, suscite un nouveau montage de gouvernance, permettant de mobiliser les moyens financiers de la collectivité régionale sur un très long terme, courant sur plusieurs décennies et dépassant le cadre habituel d'une concession.

C'est pourquoi les CCI sont favorables à la création d'une société portuaire associant Conseil régional, agglomération de Lorient et CCI Morbihan visant à mettre en place les modalités de déploiement d'une stratégie ambitieuse de développement pour le port de commerce et sa transformation écologique et énergétique.



Intervention de France JEHAN

Comité régional CGT de Bretagne

En 2024, le syndicat CGT Dockers et Assimilés du port de Lorient et le syndicat CGT SAS Port de Commerce avaient dressé un constat critique de la situation du port de commerce de Lorient et proposait un plan global et urgent de relance, afin de redonner au port de Lorient un rôle industriel majeur au service de l'emploi et du territoire.

La CGT, comme le CESER, soutient la création de la Société portuaire du Port de Lorient et se félicite du projet du Conseil régional du renforcement des ports bretons sans pour autant être concurrents les uns des autres.

Cependant, la CGT tient à rappeler que l'avenir de nos ports ne peut se construire sur des logiques à court terme, ni sur le dos des salariés. La CGT restera toujours mobilisée et vigilante sur la défense de l'emploi, de l'industrie, du service public et d'un aménagement équilibré du territoire et c'est pour cette raison, qu'une fois de plus, nous alertons sur divers points.

Tout d'abord, la durée de la DSP est un enjeu central. La CGT revendique une DSP d'au minimum 30 ans, seule durée permettant d'amortir les investissements industriels et portuaires. Sans visibilité à long terme, il n'y aura ni développement, ni emplois durables.

A l'instar du CESER, la CGT demande une clarification nette de la gouvernance. Les responsabilités doivent être identifiées, les décisions transparentes, et les représentants des salariés pleinement associés. Nous ne pouvons plus accepter des montages flous qui diluent les responsabilités et affaiblissent le service public portuaire.

La CGT restera mobilisée sur un autre point : les emplois et les conquêtes sociaux doivent être garantis. Pas de remise en cause des statuts, pas de mise en concurrence des travailleurs. Le développement du port doit se faire avec les salariés, pas contre eux.

La CGT défend une complémentarité entre les ports, et non une logique de spécialisation forcée. La spécialisation, c'est la mise en concurrence, la fragilisation des territoires et, à terme, la suppression d'emplois. Les ports doivent travailler ensemble.

La CGT exige la préservation des espaces fonciers portuaires, qu'il s'agisse du DPM ou des arrière-ports. Ces espaces doivent rester dédiés au développement des activités industrialo-portuaires, et non être livrés à la spéculation ou à des projets sans lien avec l'emploi productif.

La CGT insiste sur la mise en place d'un investissement massif et public dans les infrastructures et les équipements portuaires. Sans quais adaptés, sans outillage moderne, sans moyens à la hauteur, il n'y aura pas de relance de l'activité.

La CGT demande la reconnexion des lignes ferroviaires au port, ainsi que le développement du cabotage maritime, dans une vraie logique de report multimodal. C'est indispensable pour relancer l'activité, réduire les coûts logistiques et désengorger la N165 et la D465, aujourd'hui saturées.

Enfin, la CGT considère que les enjeux environnementaux sont indissociables de la prise en compte des questions sociales dans un seul et même mouvement si l'on ambitionne de donner un avenir industriel à notre territoire. Le principe doit être clair : 1 tonne pour 1 tonne, avec des alternatives crédibles, des investissements et un échéancier réaliste pour s'adapter.