

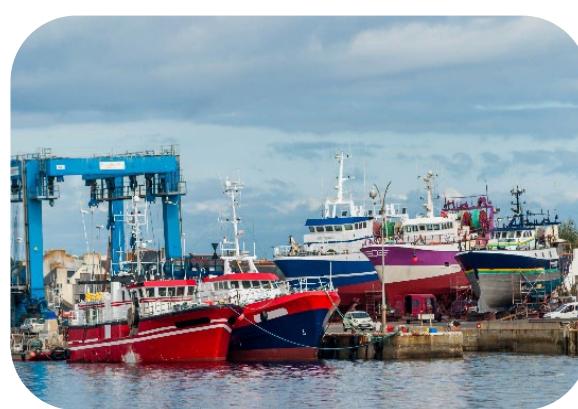
...la proposition de loi élargissant la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'avoir recours au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leurs ports

LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE : UN MODÈLE POLYVALENT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

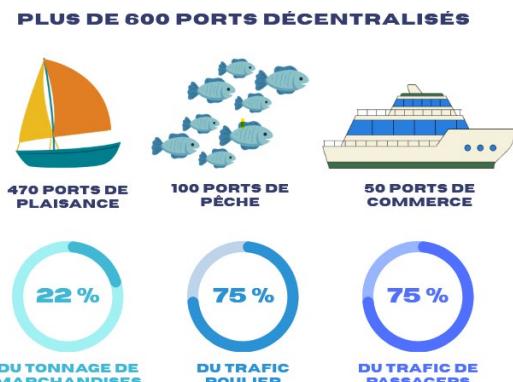
Soucieuse de répondre aux besoins des collectivités territoriales, le Sénat a adopté le 18 juin 2025, à l'unanimité avec une modification, la **proposition de loi élargissant la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'avoir recours au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leurs ports**, présentée par la rapporteure, Michel Canévet et Yves Bleunven.

L'article unique de cette initiative sénatoriale vise opportunément à mettre à la disposition de toutes les collectivités territoriales et de leurs groupements un outil dont le recours était restreint, celui de la **société portuaire**. Mis en place par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ce dispositif autorise les collectivités et leurs groupements à prendre des participations dans le capital d'une société portuaire.

Les **collectivités** qui ont choisi de bénéficier de ce dispositif ont ainsi pu devenir les acteurs principaux du développement et de la résilience de leur écosystème portuaire. Elles ont pu préserver ou **accroître le volume de leurs investissements, rentabiliser** leurs efforts en faveur de la **transition technologique et écologique**, tout en améliorant leur **compétitivité**. Elles ont pu conserver le lien avec leur partenaire historique, les chambres de commerce et d'industrie, tout en profitant des avantages d'un capital détenu à 100 % par des personnes publiques.



1. LES PORTS DÉCENTRALISÉS : DES MAILLONS ESSENTIELS DES TERRITOIRES CÔTIERS QUI NE SONT PAS TOUS ÉLIGIBLES AU MODÈLE DE SOCIÉTÉ PORTUAIRE

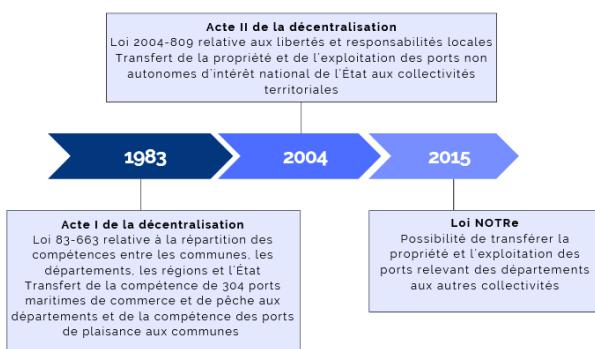


Source : DGITM et étude de 2022 du cabinet Mensia pour le compte de l'UPF

Le processus de **décentralisation** a débuté en 1983 et s'est déroulé en trois étapes (voir schéma ci-contre). Toutefois, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 créant le modèle de société portuaire ne permet qu'aux 18 ports (17 métropolitains et 1 outre-mer) dont la propriété et l'exploitation avaient été transférées par l'État en 2004 de bénéficier de ce dispositif, excluant les autres ports décentralisés par le législateur en 1983 et 2015.

Les ports décentralisés sont des **maillons essentiels au développement économique et à l'attractivité des territoires côtiers**. Acteurs de premier plan, les principaux ports décentralisés emploient en effet près de 11 000 personnes (27 000 en ajoutant les emplois indirects) et génèrent annuellement 600 millions d'euros de valeur ajoutée.

Certaines régions comme la Corse, la Bretagne et l'Occitanie ne sont d'ailleurs dotées que de ports décentralisés.

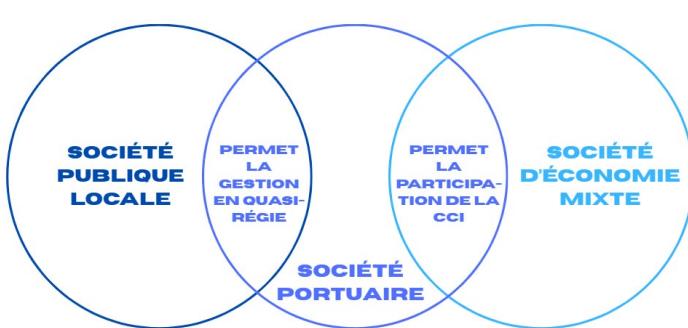


Source : CATDD

2. LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE : UN MODÈLE POLYVALENT DOTÉ DE PLUSIEURS AVANTAGES

Pourtant, le modèle de société portuaire permet de **renforcer l'implication** des collectivités territoriales concédantes et leur **participation dans la stratégie de développement** de leurs ports en devenant concessionnaires.

La participation des collectivités constitue également un **atout** pour ces sociétés portuaires en leur donnant une **assise financière plus large** qui permet le financement des investissements d'infrastructures, de modernisation ou de transition que les chambres de commerce et d'industrie (CCI) n'étaient pas ou plus en mesure de porter seules.



Source : CATDD

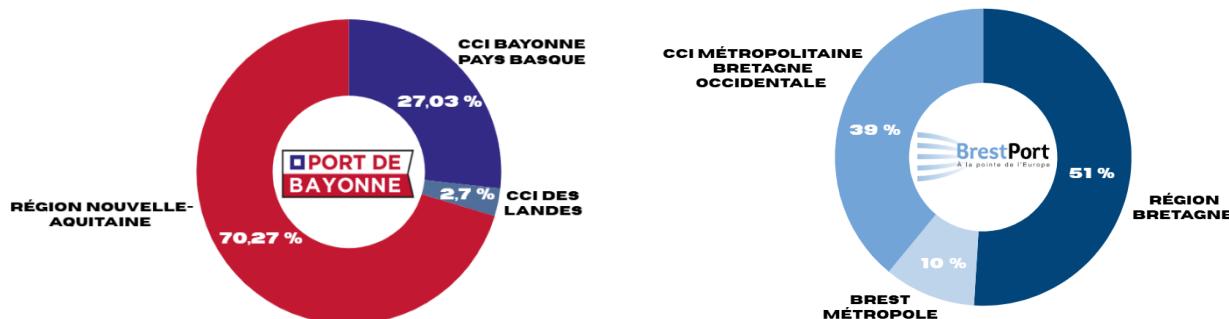
Le modèle de société portuaire (SP) présente en outre de **nombreux avantages** par rapport aux autres modèles à la disposition des collectivités : société publique locale (SPL) ou société d'économie mixte (SEM).

Il permet aux **CCI de participer au capital** des SP. Les CCI peuvent ainsi apporter à la société portuaire leur expertise, leur connaissance du tissu économique de proximité et leur capacité de projection à l'international.

Il permet aussi, si les conditions du code de la commande publique sont remplies, de bénéficier des dérogations liées aux **contrats de quasi-régie**. Ainsi, le contrat de concession sera dispensé de procédure de mise en concurrence.

3. LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE : L'EXTENSION D'UN MODÈLE QUI A FAIT SES PREUVES SOUHAITÉE PAR CERTAINES COLLECTIVITÉS

Seules deux collectivités ont, pour l'instant, eu recours au modèle de la société portuaire. Les régions de Bretagne et de Nouvelle-Aquitaine, autorités portuaires et propriétaires de leurs ports, ont en effet créé, respectivement en 2021 et 2024, la société portuaire « BrestPort » (anciennement Société Portuaire Brest Bretagne (SPBB)) et la société portuaire « Port de Bayonne ».



Source : CCI France

De nombreux autres ports souhaiteraient pouvoir en bénéficier, mais se heurtent à un verrou législatif.

À titre d'illustration, le port de Concarneau pourrait utilement adopter ce modèle, toutefois, les 6 autres ports de pêche du pays de Cornouaille auxquels il est lié et avec lesquels il forme la **première place de pêche fraîche** française (20 % de la pêche nationale et 50 % de la pêche bretonne) ne le peuvent pas.



Source : Syndicat mixte Ports de Pêche et Plaisance de Cornouaille

Ces ports de pêche, comme beaucoup d'autres ports français, ont dû faire face à **plusieurs chocs exogènes** : Brexit, Covid, flambée du prix des carburants, plan de sortie de flotte et, plus récemment, fermeture spatio-temporelle du golfe de Gascogne. La participation des collectivités, aux côtés de la CCI, au sein d'une société portuaire offrirait de nombreux avantages : elle permettrait ainsi une **mutualisation des risques, une simplification des relations et des négociations entre concédant et concessionnaire**. Elle permettrait aussi de renouveler les contrats de concessions sans que l'équilibre financier pèse sur le concédant ou grève l'**effort d'investissement**. Enfin, cette concession pourrait être attribuée à la société

portuaire, détenue à 100 % par des capitaux publics, **sans procédure de mise en concurrence** en répondant aux critères de la quasi-régie.

L'article unique de la proposition de loi vise à supprimer à l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 la référence à l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui limite drastiquement le nombre de bénéficiaires potentiels du modèle de société portuaire. Il clarifie et met en cohérence d'autres dispositions de l'article pour tenir compte de cette suppression. Il met enfin à jour des références du droit de la commande publique et du code du travail devenues obsolètes.

La commission estime **opportun d'étendre le modèle de la société portuaire qui favoriserait le développement économique** des ports et **rendrait plus performante leur gestion** par les collectivités territoriales. **Limiter ce dispositif aux 18 ports transférés par l'État en 2004 ne semble plus justifié et un changement d'échelle apparaît souhaitable.**

La commission a ainsi approuvé ce texte, sous le bénéfice d'un amendement ([amdt](#)) pour assurer la conformité du dispositif avec le droit européen de la commande publique. Cet amendement supprime la « présomption de quasi-régie » et assure que les conditions de dérogation aux règles de mise en concurrence lors des opérations d'attribution ou de modification des contrats de concession seront vérifiées au cas par cas.



EN SÉANCE

Le Sénat a adopté, avec l'avis favorable de la commission, un amendement du Gouvernement ([amdt](#)) visant à supprimer les gages prévus pour compenser les éventuelles conséquences financières pour l'État et les collectivités territoriales de cette proposition de loi. Le Gouvernement confirme ainsi son souhait de voir le texte prospérer.

POUR EN SAVOIR +

- [Rapport d'information sur « La stratégie nationale portuaire : une présentation très attendue, une ambition qui reste à concrétiser » de 2021](#)
- [Proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français de 2020](#)
- [Rapport d'information « Réarmer nos ports dans la compétition internationale » de 2020](#)
- [Rapport d'information sur « La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie » de 2019](#)



Jean-François
Longeot

Président

Sénateur du Doubs
(Union Centriste)



Nadège Havet

Rapporteure

Sénatrice du Finistère
(Rassemblement des démocrates,
progressistes et indépendants)

[Commission de l'aménagement
du territoire et
du développement durable](#)

