

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteur : Gilles POUPARD

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Projet de développement du port de Brest – Lancement de la phase 2 relative à l'accueil des industriels – Poste à quai n°2 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

1.1. *Les travaux déjà réalisés*

Depuis 2012, le Conseil régional a engagé un projet de développement du port de Brest. Il vise à procéder à un dragage et à une extension du domaine sur des polders pour être en mesure d'y accueillir des navires de plus grande taille et de développer des activités industrielles, notamment dans le domaine des énergies marines renouvelables (EMR).

Des travaux ont été engagés en 2017, tant sur le volet maritime que sur le volet terrestre.

1.2. *Le poste à quai numéro 2*

Le Président du Conseil régional propose d'approuver le principe du lancement de la phase 2 des travaux maritimes, et plus particulièrement l'aménagement du poste à quai n°2, dont le besoin est désormais avéré sur le nouveau terminal dédié aux EMR. Ce second poste à quai, a vocation, comme le premier déjà livré, à permettre l'accueil d'une activité liée aux EMR. Le terminal EMR pourra ainsi accueillir la fabrication des fondations du parc éolien de Saint-Brieuc (2020-2022) et l'assemblage des quatre éoliennes flottantes de la ferme pilote de Groix Belle-Ile.

Le coût de ce poste à quai a été estimé par le maître d'œuvre à 5,1 M€ (HT).

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER se félicite de la concrétisation du projet de développement du port de Brest et de la perspective d'accueillir en 2020 des activités dans le domaine des énergies marines renouvelables (EMR) (éolien posé et éolien flottant). Le développement de cette filière constitue une orientation que le CESER soutient depuis de nombreuses années, dans plusieurs rapports et avis. Le CESER approuve donc le principe du lancement de la phase 2 et plus particulièrement de la réalisation du poste à quai n°2.

Le développement de la filière a toutefois pris du retard en Bretagne et en France. Certains projets sont remis en cause voire abandonnés par des industriels. Compte-tenu de l'importance des crédits engagés et des espoirs suscités par cette filière, le CESER espère que les activités maritimes annoncées ne seront que le début d'une longue série et que les retombées en termes d'emplois locaux durables et de qualité seront réelles. Il importe donc que le Conseil régional maintienne la dynamique engagée, pour réussir à positionner la Bretagne sur ce domaine d'avenir, dans un contexte fluctuant et incertain.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Projet de développement du port de Brest – Lancement de la phase 2 relative à
l'accueil des industriels – Poste à quai n°2

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteur : Gilles POUPARD

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

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

1^{er} port breton et 15^{ème} port français, le port de Brest est un port polyvalent, qui assure un trafic conteneurs mais également des activités de réparation navale et de vrac alimentaire. Depuis 2012, le Conseil régional pilote également directement un projet de développement du port qui vise à accueillir, à partir de 2020, de nouvelles activités industrielles, particulièrement dans le domaine des énergies marines renouvelables (EMR).

Les différentes activités du port (pêche, commerce, réparation navale) font l'objet de concessions distinctes ; le Conseil régional gère directement le domaine non concédé et le polder. Aussi, plusieurs autorités (Conseil régional, CCI métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO), Etat, collectivités territoriales) cohabitent dans la gestion du port ; cette organisation est jugée complexe. Les délégations de services publics pour la gestion du port de commerce et la réparation navale arrivent à leur terme.

Les mutations économiques en cours et le risque d'érosion des activités traditionnelles (hydrocarbures, matières premières agricoles notamment) motivent le Conseil régional à proposer une nouvelle organisation plus intégrée qui se traduit par le projet de création d'une « société portuaire », qui concentrerait au sein d'une même entité la gestion du domaine portuaire, le développement économique et le pilotage de la stratégie.

La Région Bretagne resterait l'autorité portuaire et le propriétaire des infrastructures. Cette nouvelle société, contrôlée par les acteurs publics locaux, réunissant la Région Bretagne (qui détiendrait au moins 51% des parts), la CCIMBO et les collectivités locales, a vocation à répondre à l'appel d'offres du Conseil régional. A l'issue de celui-ci, la société pourrait se voir attribuer la délégation de service public, via un contrat de long terme concernant l'exploitation, l'entretien et le développement du port (activités commerce, réparation navale et développement du port de Brest).

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Comme souligné dans son étude « *Produire et résider sur le littoral en Bretagne !* » (mai 2017), le CESER partage le souhait du Conseil régional de simplifier la gouvernance du port de Brest, qui repose actuellement sur quatre autorités distinctes. Plusieurs concessions et délégations de service public à échéances distinctes coexistent avec un dispositif de pilotage en régie pour les périmètres non concédés.

Il prend acte du fait que parmi plusieurs options de simplification, le Conseil régional a fait le choix de conserver une délégation de service public et de constituer un opérateur pluriel, qui permet un rapprochement entre la stratégie du concédant et l'opérateur.

Le CESER s'interroge sur les modalités de la gouvernance de la future société portuaire : quelle sera la place réservée à chacun des sociétaires ? Quelle place et quel rôle pour le Conseil régional ? Comment l'assemblée régionale sera-t-elle informée et consultée sur les décisions stratégiques ? Quel rôle exact pour la CCI métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO) et pour les collectivités locales, notamment Brest Métropole et le Conseil départemental 29 qui siégeaient au Syndicat mixte pour le développement de Brest Iroise (SMBI) ?

Le CESER souhaiterait également pouvoir continuer à être informé et pouvoir suivre les évolutions de ce projet stratégique pour la région.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Port de Brest : une nouvelle organisation à la hauteur des ambitions régionales

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteur : Gilles POUPARD

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Maîtrise d'ouvrage régionale sur la restructuration du terminal ferry de Saint-Malo »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

1.1. *Le terminal ferry, un équipement central dans le port et vieillissant*

Point de passage privilégié vers les îles anglo-normandes et l'Angleterre, le port de Saint-Malo est le 1^{er} port breton à passagers et le 3^{ème} port de commerce breton ; comme l'ensemble des ports bretons, il connaît toutefois une baisse tendancielle des flux, depuis une décennie.

Le terminal ferry est un équipement central du port, son activité représente environ 1/3 du chiffre d'affaires du port ; mais les infrastructures terrestres et maritimes y sont vieillissantes et exploitées au maximum de leur capacité.

1.2. *Un programme de réaménagement d'ensemble sous maîtrise d'ouvrage unifiée*

Le Président du Conseil régional souligne l'importance de moderniser le terminal ferry et propose pour cela un programme de réaménagement global pour un montant de 75 M€ HT.

Le Conseil régional souhaitait initialement confier la réalisation des travaux terrestres au futur concessionnaire, mais l'analyse des offres a souligné la difficulté, pour ce dernier, d'en assumer la charge économique et financière.

Il propose donc de s'engager directement dans la conduite de l'opération pour en assurer le contrôle et en maîtriser les risques. En parallèle, il lancera une nouvelle procédure de passation pour un contrat de concession avec prise d'effet au 1^{er} janvier 2020, et dont la durée pourrait être réduite. Dans cette attente, le contrat actuel est prolongé d'un an.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER est naturellement favorable à la modernisation des ports bretons et donc à la réalisation des travaux sur le terminal ferry de Saint-Malo. Le Conseil régional, propriétaire du port a toute légitimité pour réaliser les travaux.

Le CESER souligne l'importance du montant des travaux et se demande, à ce titre, si ce nécessaire réaménagement était planifié. Alors qu'une partie des travaux devait initialement être assumée par le concessionnaire, quels sont les effets de ce changement de maîtrise d'ouvrage sur le budget régional ?

Le CESER constate des attentes fortes pour développer l'accueil du tourisme de croisière à Saint-Malo. A ce titre, il souhaite que les acteurs touristiques bretons et locaux puissent être associés à cette réflexion, afin que ce développement attendu soit au service du territoire et de la Bretagne.

Le CESER a montré également que le Brexit aura des conséquences sur les ports bretons, dont le port de Saint-Malo, même si ces conséquences restent difficiles à identifier. Le CESER souhaite naturellement que les aménagements prévus permettent, dans la mesure du possible, de les anticiper.

Plus globalement, le CESER souhaiterait que soit élaborée collectivement une vision globale des besoins de modernisation des ports au service de la stratégie maritime régionale. En cohérence avec les orientations de la Breizh Cop, il serait en effet utile d'avoir une vue d'ensemble du rôle et des attendus de chacun des ports bretons à moyen voire à long termes, et des besoins de modernisation qui en découlent.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Maîtrise d'ouvrage régionale sur la restructuration du terminal ferry de Saint-Malo

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Stéphane CRÉACH Comité régional CGT de Bretagne

Les trois bordereaux qui se succèdent ont la particularité de faire un point sur la situation portuaire, la CGT a donc décidé de relier dans une seule intervention ces trois sujets.

Tout premièrement, nous l'avons dit concernant la décision modificative numéro 2, la décision est donc bien actée maintenant : l'accueil industriel des 2 activités concomitantes des fondations pour le parc éolien de Saint-Brieuc et l'assemblage des 4 éoliennes flottantes de la ferme pilote de Groix Belle-Ile se feront sur le port de Brest et pour ce faire l'aménagement du poste à quai numéro 2 est à réaliser.

Il n'est pas inutile de relever le mot « assemblage » concernant les éoliennes pour, dès à présent, interroger l'ensemble des parties prenantes sur sa signification. Est-ce l'assemblage d'éléments construits ailleurs ou l'assemblage d'éléments réalisés en proximité ?

La Région compte être un acteur majeur dans ces deux aventures, elle ne sera pas la seule puisqu'en effet l'Etat et les industriels sont 2 autres acteurs incontournables.

Ce trio a par contre une obligation commune de résultats concernant l'ancrage de l'emploi local et la dynamisation des composantes industrielles et de services en territoire.

Cet emploi local ne peut être synonyme de précarité et de mal travail, il ne peut non plus être la vitrine de la délocalisation inversée, c'est-à-dire l'importation de main d'œuvre venue de pays tiers au profit des trésoreries patronales dont certaines pour les grandes entreprises sont déjà très confortables.

Si la région veut se présenter en stratège comme l'autre bordereau le précise s'agissant de la gouvernance et de l'organisation sur ce port de Brest, l'Etat et les industriels seront, pour la CGT, dans l'obligation de contractualiser pour le mieux disant social.

Les schémas industriels et sociaux devront prendre en compte ce paramètre de la sécurisation de l'emploi, de la formation, de l'accompagnement vers l'emploi, de la GPECT, ...

Le fameux trio ne peut donc agir seul et il a certainement intérêt à prendre en compte l'avis et les propositions des acteurs sociaux et plus particulièrement celui des syndicats de salariés.

La région Bretagne, dans un rôle qu'elle affirme de soutien à l'économie et dans son rôle d'architecte propriétaire de la zone industrielle concernée, aura également son mot à dire alors qu'elle souhaite entreprendre, pour ce port breton, une mue pour transformer son modèle vers un concept intégré sous la houlette de la puissance publique majoritairement. C'est l'objet du bordereau suivant concernant la nouvelle organisation du port de Brest.

C'est ainsi que le projet de société portuaire soumis à l'examen de cette assemblée, pour un modèle innovant, constituerait une première au niveau national en concentrant au sein d'une même entité la gestion du foncier, l'activité économique et le pilotage de la stratégie dans une logique de complémentarité et de recherche de synergies avec les différents acteurs.

Si ce modèle de gouvernance vise en premier lieu à éviter l'éparpillement et la dispersion de l'argent public au profit d'une gestion sous contrôle public dont l'objectif n'est pas le taux de profit, il y a lieu de souligner positivement cet état d'esprit de travail en plateforme de divers acteurs et réseaux.

Cette stratégie doit bien évidemment avant tout profiter à l'activité, à l'emploi et aux garanties collectives des acteurs de terrain que sont les salariés du port de Brest.

C'est pour toutes ces raisons que bien évidemment la CGT souhaite que le CESER soit tenu régulièrement informé des dispositions qui vont apparaître mais aussi que les syndicats de salariés soient dans le match, non pas comme seuls spectateurs, mais aussi comme joueurs.

Trop souvent, malgré certaines réglementations minimums, c'est la politique du fait accompli qui prédomine et les représentants des salariés sont appelés à se prononcer sur des dossiers ficelés alors que leur expertise du monde du travail permettrait une autre vision que celle du seul aspect économique, aussi important soit-il.

La CGT souhaite donc que toutes les étapes qui vont se dérouler puissent se faire par une information aux salariés des secteurs concernés, comme avec les instances de dialogue social territorial qui sont par ailleurs très peu nombreuses et sous dotées en droits et moyens pour les représentants syndicaux.

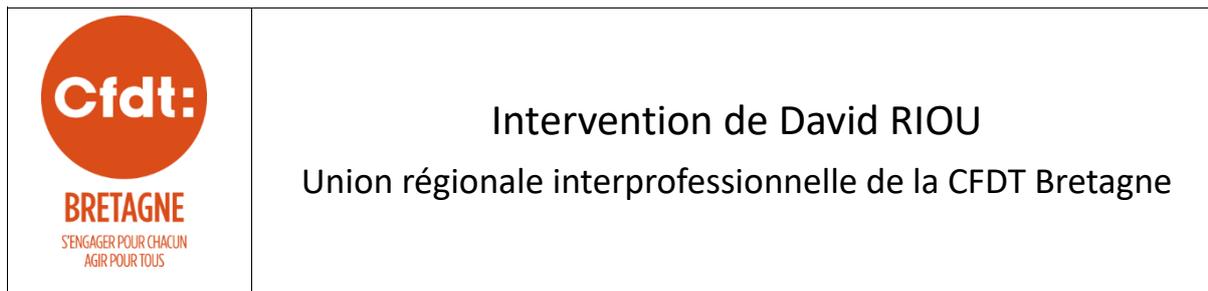
Il va sans dire que, pour la CGT, ce dialogue doit permettre l'expression de contre-propositions pour un débat constructif.

Cette réflexion et cet état d'esprit pour Brest est d'ailleurs le même pour le port de St Malo puisque des inquiétudes se font jour sur le site Malouin de la part des dockers plus particulièrement. C'est le troisième bordereau sur le thème portuaire.

La restructuration du terminal ferry de Saint-Malo s'explique, nous a-t-on dit, par la volonté d'apporter de l'oxygène à ce port en désaccouplant l'activité touristique de celle des marchandises pour également améliorer le gabarit de cette dernière, structurante pour le site.

Comme nous venons de le préciser, il y a certainement beaucoup de pédagogie à faire sur place avec l'ensemble des acteurs et prendre le temps de débattre n'est pas inutile dans le concept actuel où le fait du Prince est devenu une règle de gestion de la vie publique au plus haut niveau de l'Etat.

A tous les niveaux, la CGT sera extrêmement attentive et travaillant elle-même sur un concept de développement de ce port, mais aussi sur celui de Brest, elle sera force de propositions.



Ports de Brest et Saint-Malo

Pour la CFDT, l'économie maritime constitue un des leviers majeurs pour la construction de l'économie bretonne de demain. L'économie maritime bretonne est vulnérable et n'échappe pas aux transitions économiques et écologiques en cours. Mais elle est aussi porteuse d'innovation et de créations d'emplois. Ce potentiel de développement concerne les énergies marines renouvelables, la filière algale, les biotechnologies marines, les produits de la mer, le navire du futur et le numérique.

Les ports de commerce, les ports de pêche ou de plaisance en plus de leurs fonctions classiques ont également dans les espaces proches des quais une fonction d'accueil de l'économie maritime productive. La construction et la réparation navale civile et militaire, les industries nautiques, la transformation des produits de la mer ont dans la plupart des cas la nécessité d'être localisés bord à quai ou à proximité de la mer. Par ailleurs, les ports sont aussi des espaces stratégiques pour développer l'intermodalité. Une articulation est à trouver avec le Plan Régional d'Action Logistique.

Mais, on peut d'ores et déjà, souligner que compte tenu des besoins d'investissements et de modernisation dans les espaces portuaires et du contexte de ressources publiques limitées, il est indispensable d'éviter les concurrences stériles entre les ports. Il faut conforter les ports dans leurs atouts et spécificités, favoriser les synergies afin de soutenir un développement équilibré qui préserve et développe les emplois dans tous les territoires maritimes bretons. Pour la CFDT, le conseil régional doit construire une stratégie portuaire pour l'ensemble des ports bretons, en ayant une vision globale et pluriannuelle, stratégie devant être co-construite avec l'ensemble des acteurs. Pour la CFDT, il est indispensable que la société civile soit également partie prenante et être représentée dans les instances de gouvernance des ports bretons comme ce fut le cas jusqu'à présent par exemple au sein du SMBI.

La CFDT qui a encouragé et défendu le développement du port de Brest depuis le début tient à saluer le travail des services de la région, maître d'ouvrage, qui a permis de mener à bien ce projet. Il faut maintenir toutes les conditions pour faire de Brest et de son port un site d'accueil des Energies Marines Renouvelables. Pour la CFDT, il est maintenant urgent de concrétiser cet investissement par l'arrivée de projets créateurs d'emplois durables et de qualité qui bénéficient à la main d'œuvre locale.

Dans ses différents avis présentés à cette session, le CESER « s'interroge sur les modalités de la gouvernance de la future société portuaire : quelle sera la place réservée à chacun des sociétaires ? Quelle place et quel rôle pour le Conseil régional ? Comment l'assemblée régionale sera-t-elle informée et consultée sur les décisions stratégiques ? Quel rôle exact pour la CCI métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO) et pour les collectivités locales, notamment Brest Métropole et le Conseil départemental 29 qui siégeaient au Syndicat mixte pour le développement de Brest Iroise (SMBI) ? ». La CFDT partage l'ensemble de ces questionnements et souhaite que le Conseil régional y apporte des réponses rapidement.

Concernant le bordereau sur « la maîtrise d'ouvrage régionale sur la restructuration du terminal ferry de Saint-Malo », la CFDT tient à relayer les inquiétudes des salariés du port de Saint-Malo qui sont en grève depuis samedi. En effet les salariés du port de Saint-Malo et plus particulièrement les lamaners sont dans l'expectative la plus totale quant à leur avenir professionnel au sein de la CCI compte tenu de l'incertitude concernant la future concession de l'exploitation des services portuaires. Les salariés souhaitent avoir des garanties de la CCI et de la Région Bretagne sur la pérennisation de leurs emplois et de leur statut dans le cadre actuel. A bon entendeur !



Intervention de David CABEDOCE

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1

Le Conseil régional affiche, à l'occasion de cette session, des projets ambitieux pour les ports de Brest et de Saint Malo. Trois dossiers nous sont en effet présentés : le développement des infrastructures du port de Brest, la rénovation et le développement du terminal ferry de Saint Malo et le renouvellement complet du mode de gestion du port de Brest.

Trois dossiers structurant pour ces équipements mais aussi pour l'économie régionale. Car les ports sont des infrastructures qui contribuent fortement à l'activité industrielle par les capacités et les facilités logistiques qu'ils proposent aux entreprises industrielles, au secteur de la pêche et de l'agroalimentaire, au BTP. Ils concourent également à l'attractivité et au dynamisme du tourisme, en particulier sur le trafic transmanche et par l'accueil de paquebots de croisières.

Les travaux en cours ou projetés sur les ports de Brest et Saint Malo sont indispensables pour maintenir la compétitivité de ces équipements dans la concurrence que se livrent les plateformes et saisir l'opportunité de nouvelles activités liées aux énergies marines renouvelables. De même, la nouvelle gouvernance projetée pour l'ensemble des activités du port de Brest participe de cette recherche de cohérence dans l'offre de services de ces infrastructures.

Les enjeux autour des équipements portuaires bretons, en particulier ceux de la façade Manche/Iroise, sont cruciaux dans le contexte actuel, sous deux angles : la perspective du Brexit et son impact sur le trafic transmanche d'une part, le développement d'une filière industrielle des énergies marines renouvelables d'autre part.

Le Brexit va conduire à une recomposition du trafic entre l'Irlande et le continent. Les ports belges et néerlandais l'ont bien anticipée et se sont positionnés pour capter ces liaisons. Les ports bretons, bien que mieux placés géographiquement, sont handicapés par la faiblesse du lobbying de l'Etat français pour les soutenir et par l'absence de connexion entre eux et les corridors tracés par le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T). La Bretagne, acteurs politiques et économiques confondus, doit afficher dès maintenant sa volonté d'être intégrée à ce réseau et préparer ses dossiers pour la prochaine révision du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) à l'horizon 2021. Dans une stratégie globale et cohérente, elle devra rechercher le soutien de l'Union Européenne pour l'ouverture de nouvelles liaisons maritimes, l'investissement dans les infrastructures portuaires et la création de services de fer-routage connectant nos ports aux marchés continentaux. Faute de quoi, la périphéricité de la Bretagne ne fera que s'aggraver.

Au-delà de ces connexions avec le reste du continent, les ports bretons vont devoir s'équiper de moyens nouveaux pour les contrôles douaniers et sanitaires consécutifs à l'érection de la frontière entre la Grande-Bretagne et l'Union Européenne.

Le développement d'une filière industrielle bretonne des énergies marines renouvelables tarde à se concrétiser, compte tenu du retard pris par la France à la réalisation des parcs éoliens posés en Manche et dans l'Atlantique. Face à l'expérience acquise par les opérateurs étrangers, la Bretagne doit

renouveler d'efforts pour positionner sur son territoire des activités à valeur ajoutée participant à la mise en œuvre des nouveaux champs éoliens maritimes.

Je vous remercie de votre attention.