



Région
Bretagne

Groupe socialiste

13 c, Franz Heller
35700 Rennes
☎ 02 23 21 36 50
☎ 02 23 21 14 39
✉ psbretagne@wanadoo.fr

Notes & Arguments

Canal Socialiste
N° 17 - 13 janvier 2006

Transfert des ports d'intérêt national : La Région Bretagne se jette à l'eau...

A l'occasion de la session des 15 et 16 décembre 2005, le Conseil régional de Bretagne a décidé, à l'unanimité, de se porter candidat au transfert des ports d'intérêt national de Brest, Lorient et Saint-Malo. Cette ambition nouvelle peut sembler aller de soi, tant notre situation péninsulaire implique une expérience toute particulière et des compétences largement reconnues dans le domaine maritime. La Bretagne abrite en effet, le long de ses 2 730 kilomètres de côte, 6 ports de commerce, 26 ports de pêche et 94 ports ou abris pour la plaisance. D'un point de vue économique, cette activité constitue une source importante d'emplois directs et indirects. Il convient pourtant - une fois de plus ! - de rester vigilant, afin d'éviter que l'Etat ne profite d'un tel transfert pour nous imposer des charges d'investissement lourd censées lui incomber dans le cadre du Contrat de Plan-Etat-Région...

Quels sont les ports bretons susceptibles d'être transférés ?

Il s'agit des ports d'intérêt national, au nombre de six dans notre Région : Brest (29), Lorient (56), Saint-Malo (35), Concarneau (29), Le Fret (29) et Roscanvel (29). Les trois premiers ont clairement une vocation à dominante commerciale. Brest est principalement un port industriel, pourvu d'un outil de réparation navale sans équivalent en France. L'activité, à Lorient, se distingue par l'importation de produits destinés à l'alimentation animale, de produits pétroliers et de sables marins. Saint-Malo, pour sa part, a clairement misé sur une large diversification - bois, engrais, produits manufacturés - et sur un important trafic roulier à destination de la Grande-Bretagne. Concarneau est essentiellement un port de pêche, qui importe du thon congelé et des graisses animales. Le Fret et Roscanvel, enfin, sont de petites plate-formes dédiées à la plaisance et au transport de voyageurs.

Sur quelles bases légales repose ce transfert ?

Selon l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, " la pro-

priété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'Etat sont transférés, au plus tard au 1er janvier 2007 (...) aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique duquel sont situées ces infrastructures. ". Les candidatures devaient être déposées au plus tard le 31 décembre 2005, et si plusieurs d'entre elles portent sur une même plate-forme, le Préfet de Région peut être amené, en cas d'échec de la concertation, à désigner le bénéficiaire du transfert. Si la loi n'exclut nullement le découpage du port entre plusieurs collectivités compétentes, une circulaire ministérielle du 2 août 2005 stipule pourtant qu'il faudra veiller à ne pas aboutir à des situations trop complexes.

Après transfert, la collectivité retenue devient donc l'autorité portuaire, et se voit confier la définition de la stratégie de développement, la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, la détermination du régime d'exploitation et l'organisation du financement de la plate-forme concernée. En revanche, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire demeure l'Etat.



Comment, concrètement, se déroulera le transfert ?

Le transfert de propriété du patrimoine s'effectuera à titre gratuit, et ne donnera lieu, de la part de la collectivité sélectionnée, au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraire. Les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services de police et de sécurité portuaires seront mis gratuitement à la disposition de l'Etat.

Le transfert des personnels se déroulera selon les dispositions générales prévues dans le cadre de la loi du 13 août 2004. Une circulaire du 28 mai 2005 du Ministère de l'Équipement précise qu'il " recouvre à la fois les parties de services qui sont directement en charge des compétences transférées (y compris les agents exerçant des fonctions d'appui comme les secrétaires et comptables...) et les parties de services " support " correspondantes qui permettent aux premières de fonctionner. " Au préalable, il conviendra de déterminer précisément le nombre et le détail des emplois concernés ainsi que la liste nominative des agents affectés à ces emplois. Pour chaque port, une convention de transfert sera signée entre l'Etat et la collectivité candidate.

Pour quelle raison la candidature régionale ne concerne-t-elle que les ports de Brest, Lorient et Saint-Malo ?

La loi du 13 août 2004 établit une répartition des compétences entre le Département et la Région, le premier se voyant attribuer la compétence Pêche, la seconde la compétence Commerce. La candidature régionale exclut donc le port de Concarneau dont le Conseil général du Finistère devrait assurer la compétence. De même, les plates-formes du Fret et de Roscanvel, où se développe une petite activité pêche, semblent relever d'une compétence locale. En revanche, la prédominance de l'activité commerciale à Brest, Lorient et Saint-Malo légitime pleinement la candidature de la Région.

Pourquoi la Région s'intéresse-t-elle à ces trois ports ?

Parce qu'ils constituent indéniablement des outils stratégiques en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, - do-

maines dans lesquels notre collectivité dispose de larges compétences. En outre, la réflexion en cours sur le Schéma multimodal des transports a tout intérêt à prendre en compte ces plates-formes logistiques fortement irriguées et facilement accessibles.

La candidature de la Région portera-t-elle sur l'ensemble des périmètres portuaires ?

Oui, car l'ensemble des partenaires s'accordent à penser qu'une multiplication des autorités concédantes rendrait particulièrement ardu tout développement harmonieux des activités portuaires. Comme l'a récemment précisé Gérard Lahellec, vice-président aux infrastructures et transports, " nous ne souhaitons pas une vente par appartement... " Autrement dit, la candidature de la Région inclut les activités pêche, réparation navale et plaisance développées sur les sites de Brest, Lorient et Saint-Malo.

Ne convient-il pas pour autant de s'entourer de certaines garanties ?

Sans nul doute, car si l'actuel Contrat de Plan Etat Région prévoyait un important programme de rénovation des infrastructures portuaires bretonnes pour un montant total de 70 M€, son taux de réalisation, aujourd'hui, atteint à peine les 27 % ! D'autre part, il conviendra de se livrer, avant la finalisation du transfert, à une étude approfondie de la situation financière des plates-formes concernées.

Les trois ports transférables en quelques chiffres...

