

Recueil des actes administratifs

n° 562

TOME 3/3

REUNION DE 2022

SESSION PLENIÈRE des 13 et 14 octobre 2022

SESSION des 13 octobre et 14 octobre 2022

SOMMAIRE

TOME 1/3

Procès-verbal d'installation de Madame Armelle Nicolas.....	5
---	---

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DE LA COMMANDE PUBLIQUE

.....22_DAJCP_SA_09 ... Désignations dans les commissions.....	6
.....22_DAJCP_SA_10 ... Désignations au sein des organismes extérieurs.....	9
... 22_DAJCP_SJCP_04 ... Rendu compte de la délégation du président pour ester en justice.....	12
.... 22_DAJCP_SPA_04 ... Rendu compte de la délégation du Président pour l'exercice de sa délégation en matière de marchés publics.....	16

DIRECTION DES FINANCES ET DE L'EVALUATION

.....22_DFE_SBUD_04 ... Affectation du Résultat de l'exercice 2021	24
.....22_DFE_SBUD_05 ... Décision modificative n° 1 au Budget de l'exercice 2022	26
.....22_DFE_SBUD_06 ... Tarifs régionaux de l'accise sur les produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons (ex-Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques-TICPE) - Reconduction de la majoration	137
....22_DFE_SCOMP_02 ... Communication sur les décisions de virements de crédits de chapitre à chapitre	139

DIRECTION DU CLIMAT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'EAU ET DE LA BIODIVERSITÉ

..... 22_DCEEB_03 ... Plan algues vertes 2022-2027 Projet de document relatif à la prolongation du Plan algues vertes sur 2022-2027 L'engagement du Conseil régional pour soutenir les projets de territoires des 8 baies algues vertes	142
---	-----

TOME 2/3

..... 22_DCEEB_04 ... Projet de Parc naturel régional Vallée de la Rance Côte d'Emeraude - Ajustement du périmètre d'étude, Approbation du projet de Charte et ouverture de l'enquête publique	573
---	-----

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ÉGALITÉ

..... 22_DIRAM_02 ... Contrat de partenariat État / Région Bretagne / Département des Côtes d'Armor / Département du Finistère / Association des Îles du Ponant	988
--	-----

TOME 3/3

..... 22_DIRAM_03 ... La fibre pour tou-te-s « Bretagne Très Haut Débit », un déploiement dynamique et solidaire.....	1061
---	------

DIRECTION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

.. 22_DIRECO_DAEI_01 ... Rapport annuel des aides économiques de la Région aux entreprises en 2021 et Rapport annuel réglementaire relatif aux dépenses consacrées aux aides d'Etat en 2021, par les collectivités territoriales et leurs groupements, sur le territoire de la Région Bretagne	1075
--	------

DIRECTION DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS

..... 22_DITMO_03 ... Création du Comité des partenaires du transport public régional	1105
---	------

DIRECTION DES PORTS

..... 22_DP_03 ... Communication d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Bretagne relatives à la politique portuaire - Ports de commerce - Exercices 2016 et suivants - rapport n°2.....	1110
--	------

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

.....22_DRH_10 ... Ressources humaines - Créations et suppressions de postes - Emplois permanents - Contrats de projet.....	1188
---	------

DIRECTION DU TOURISME ET DU PATRIMOINE

..... 22_DTP_01 ... Modification des statuts du Comité Régional du Tourisme de Bretagne	1192
---	------

VŒUX

Vœu du Conseil régional ... Pour la reconnaissance de la propulsion vélique comme énergie renouvelable	1201
Vœu du Conseil régional ... « Les quartiers politique de la ville des communes moyennes bretonnes : les conserver dans la géographie prioritaire pour y maintenir, développer des projets et ne pas décrocher »	1202
Vœu du Conseil régional ... Pour l'utilisation des eaux traitées dans les industries agro-industrielles conformément au droit européen	1204
Vœu du Conseil régional ... « Pour une réelle décentralisation des médias audiovisuels »	1205

ARRÊTES

2022-19/INSTANCES	Arrêté fixant la désignation des représentant-e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de la Région Bretagne et désignant Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER Président du CHSCT.....	1206
2022-20/INSTANCES	Arrêté fixant la désignation des représentant-e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité technique (CT) de la Région Bretagne et désignant Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER Président du CT.....	1211
221027_ARM_CP_B-CC.....	Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Brest.....	1215
221027_ARM_CONCAR-CC ...	Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Concarneau.....	1220
221027_ARM_CONQUE-CC ...	Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire du Conquet...	1223
221027_ARM_ROSCOF-CC....	Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Roscoff-Bloscon.....	1226
2210_AR_CCEHM56-CC.....	Arrêté fixant la composition des membres du Conseil Consultatif d'Exploitation de la Halle à Marée du port de pêche de Lorient.....	1229

CONSEIL REGIONAL
13 et 14 octobre 2022
DELIBERATION

La fibre pour tou·te·s
« Bretagne Très Haut Débit », un déploiement dynamique et solidaire

Le Conseil régional convoqué par son Président le 20 septembre 2022, **s'est réuni le 13 octobre 2022**, à **l'Hôtel de Courcy à Rennes**, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, **Monsieur Olivier DAVID, Monsieur Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45), Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Julie DUPUY, Monsieur Benjamin FLOHIC, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), Madame Alexandra GUILLORÉ, Monsieur Christian GUYONVARCH, Monsieur Loïc HENAFF, Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, Madame Agnès LE BRUN, Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIOUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Fortuné PELLICANO, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), Monsieur Ronan PICHON, Monsieur Pierre POULIQUEN, Madame Christine PRIGENT, Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45), Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h), Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.**

Avaient donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Madame Armelle NICOLAS), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC de 17h30 à 19h30), Monsieur Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR à partir de 17h45), Madame Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE de 16h30 à 17h), Madame Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame Katja KRÜGER (pouvoir

donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (pouvoir donné à Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Méline **PARMENTIER jusqu'à 14h**), Monsieur Paul MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h), Madame Anne PATAULT (pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Madame Astrid PRUNIER (pouvoir donné à Madame Renée THOMAÍDIS à partir de 17h45), Monsieur Guillaume ROBIC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le à Monsieur Stéphane
ID : 035-233500016-20221013-22_DIRAM_03-DE

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 3 octobre 2022 ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil culturel de Bretagne lors de sa réunion du 1 octobre 2022 ;

Vu les échanges en commission Commission aménagement et mobilités en date du 7 octobre 2022 ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré, à 18h25 ;

A PRIS ACTE

De la communication du rapport « La fibre pour tou-te-s « Bretagne Très Haut Débit », un déploiement dynamique et solidaire »

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

La fibre pour tou·te·s « Bretagne Très Haut Débit », un déploiement dynamique et solidaire

La feuille de route en faveur de stratégies numériques responsables de la Région, approuvée lors de la session de février 2020, pose clairement les enjeux des usages du numérique, tant au regard de la compétitivité des entreprises bretonnes, que dans notre quotidien de citoyen·ne·s par l'accès aux services publics locaux. Pour remplir pleinement les objectifs d'un développement numérique inclusif et source de cohésion sociale et territoriale, il convient d'accompagner les usager·e·s, mais également de disposer des infrastructures adaptées et d'un débit suffisant pour faciliter et accélérer ces usages.

Le diagnostic posé l'an passé d'une situation de crise venant accélérer les tendances sur le numérique sous-jacentes déjà à l'œuvre, se confirme. En effet, les pratiques comme le télétravail ou les outils comme la visioconférence, les usages domestiques avancés des réseaux sont désormais une réalité pour un très grand nombre des bretonnes et des bretons. Ce besoin de connectivité dans nos activités professionnelles comme quotidiennes oblige à rendre un accès au numérique de qualité, durable et équitable en tous points du territoire grâce au déploiement de la « fibre pour tous en Bretagne ».

En 2012, lorsque les collectivités bretonnes ont fait le choix de mutualiser leurs moyens pour mettre en œuvre le plan « Bretagne Très Haut Débit », elles se sont démarquées par une ambition singulière en France d'amener le Très Haut Débit (THD) à travers la fibre optique à 100 % des foyers bretons à l'horizon 2030, ramené depuis à 2026. Aujourd'hui, dans le contexte que nous connaissons, le projet breton trouve là toute sa pertinence et sa force visionnaire de développer un réseau d'infrastructures publiques de fibre optique y compris en zone rural par un accès à Internet performant, de donner un accès aux usages numériques à tou·te·s les citoyen·ne·s, de renforcer la compétitivité de l'économie et la cohésion sociale et territoriale de la Bretagne.

Cette communication vise à retracer, comme chaque année, l'avancement de ce projet majeur pour la Bretagne.

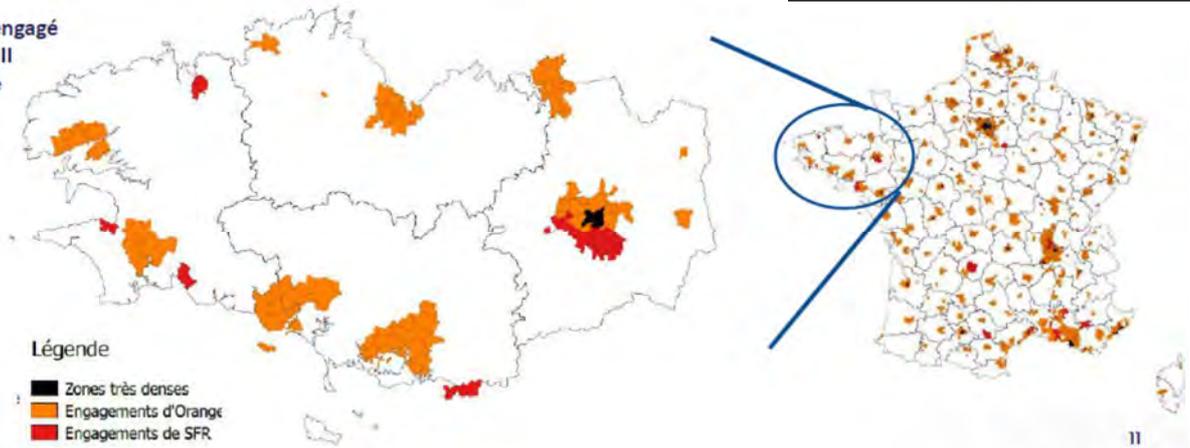
1. 80 % des travaux en zones AMII réalisés

En Bretagne, Orange a été le premier opérateur privé à avoir manifesté son intérêt pour déployer un réseau en fibre optique FTTH en zones conventionnées (dites AMII – Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement), sur 10% du territoire et pour 40% de la population. Une convention posant le cadre de son intervention en Bretagne a été signée le 28 juin 2013 avec un engagement de 506 000 locaux (hors Ville de Rennes).

En 2018, un accord national entre Orange et SFR a été conclu, conduisant, en Bretagne, à la cession de réseaux de Orange vers SFR et à une nouvelle répartition des zones entre Orange et SFR formalisées dans deux conventions régionales cadres (adaptées de la « convention de programmation et de suivi des déploiements » (CPSD)) entre l'Etat, la Région, les collectivités territoriales concernées et respectivement chacun des deux opérateurs, Orange et SFR. Suite à cet accord, en Bretagne, et au regard de la réactualisation des objectifs, Orange déploiera ainsi 85% des zones AMII et SFR 15%.

Répartition des zones AMII entre Orange et SFR en

Opérateur engagé
en zone AMII
en Bretagne



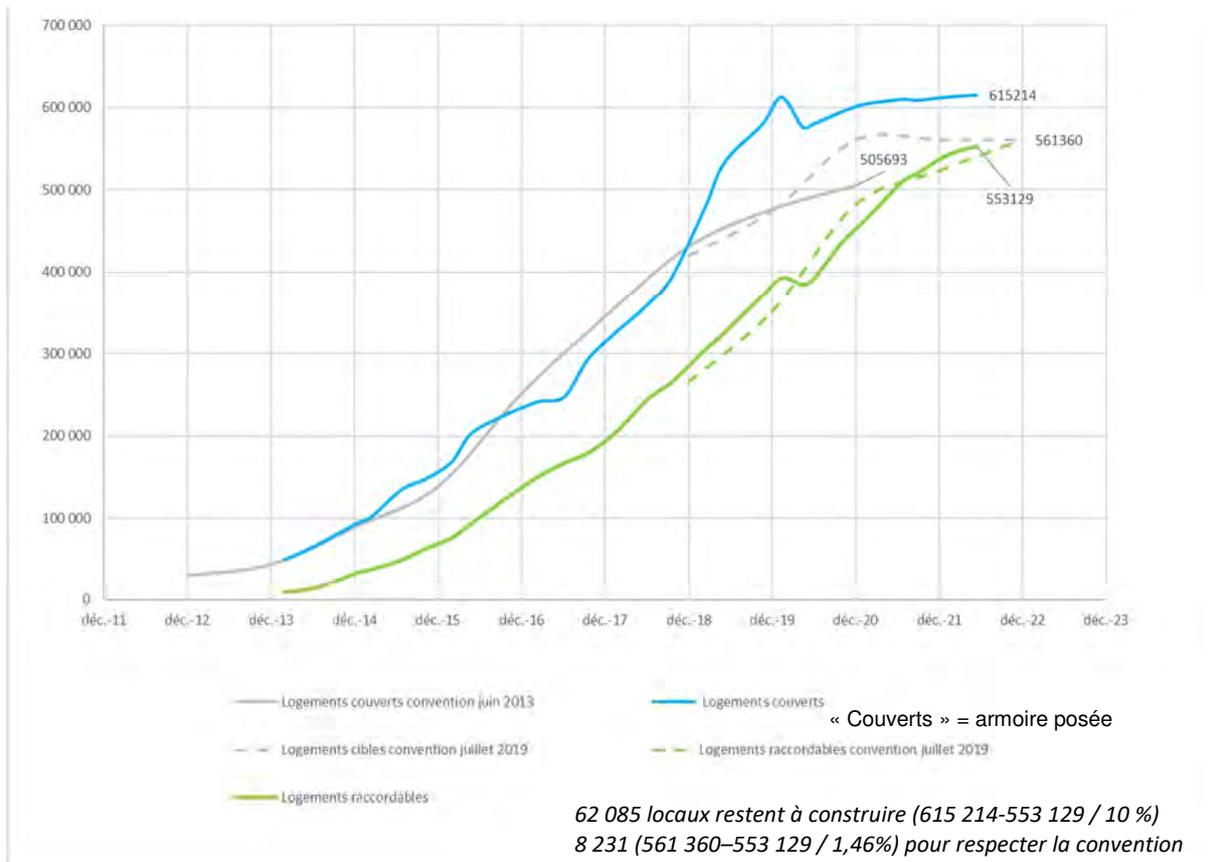
Source ARCEP, CRSN Janvier 2019

Pour les grandes agglomérations et les villes concernées par les déploiements des opérateurs privés, 90% des travaux sont désormais réalisés à l'échelle régionale même si de grandes disparités existent entre les communes concernées. L'engagement pris par les opérateurs auprès du gouvernement de réaliser 100% de ces communes avant la fin 2022 sera difficile à atteindre ; les prises restantes étant bien souvent les plus compliquées à réaliser. De plus, dans certaines villes, le nombre de prises à réaliser a considérablement augmenté ; conséquence du dynamisme en matière de construction de logements

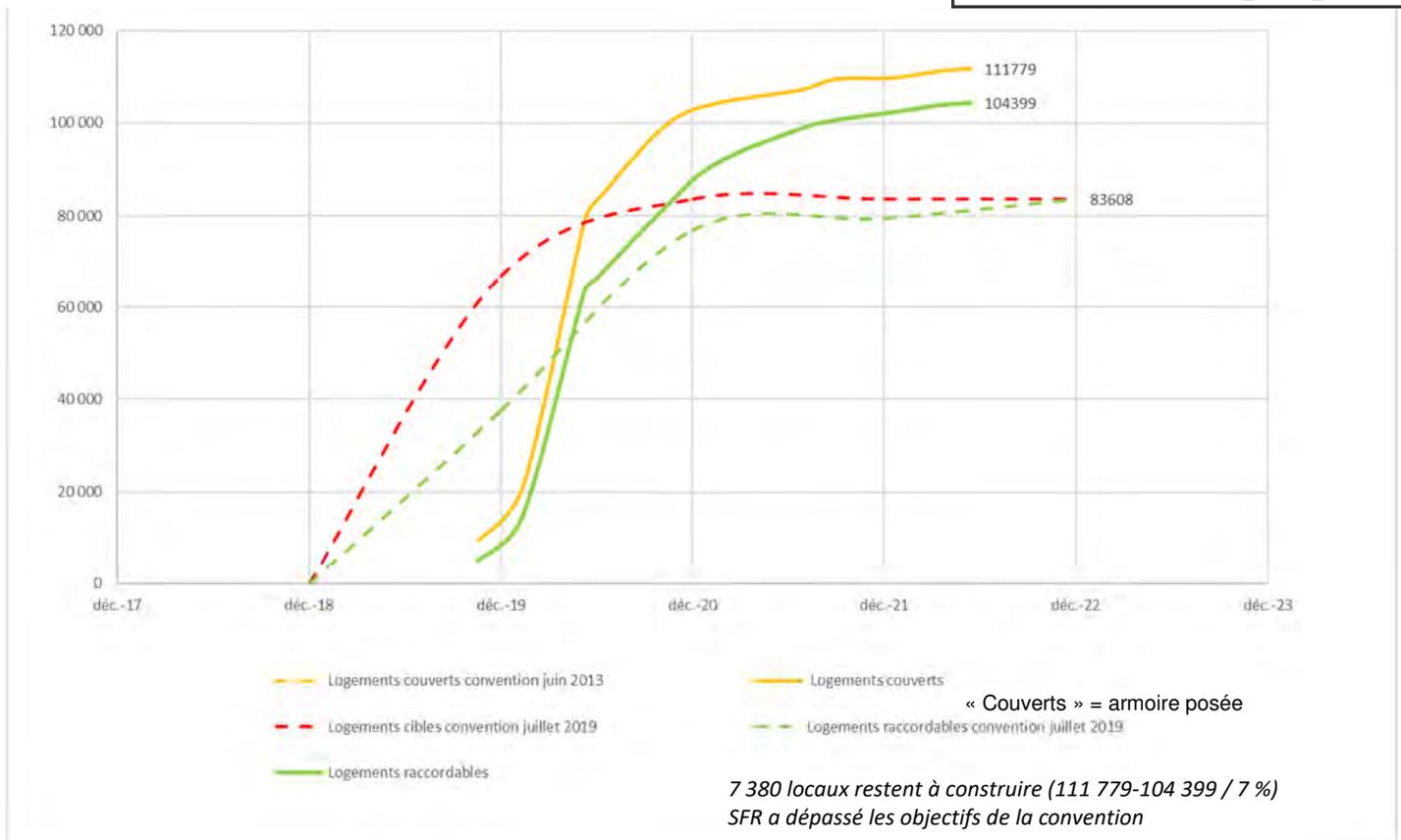
Au 15 juin 2022, Orange aura produit 553 129 logements raccordables cumulés (hors ville de Rennes), soit un taux de complétude de 90% par rapport aux logements à rendre raccordables, et SFR 104 399 logements cumulés, soit un taux de complétude de 93% par rapport aux logements à rendre raccordables.

Indicateurs de déploiement en zones AMII (données du 15 juin 2022 / source opérateurs)

Indicateurs de déploiement Orange en zones conventionnées



Indicateurs de déploiement SFR en zones convention



2. L'initiative publique, « Bretagne très haut débit », pour apporter la fibre à tou·te·s en 2026

Les investissements privés se concentrant sur les zones urbaines et péri-urbaines, et pour éviter l'apparition d'une fracture numérique, les collectivités bretonnes et l'Etat ont pris le parti dès 2012 de mettre en œuvre le plan « Bretagne Très Haut Débit » (BTHD) avec pour ambition de « disposer à terme d'infrastructures en capacité de supporter tous les services et innovations numériques et de les rendre disponibles aux habitant·e·s, entreprises et administrations » sur 90 % du territoire breton. En Bretagne, ce sont plus d'1,3 million d'adresses, concernant 1,9 million de breton·ne·s qu'il convient de rendre raccordables par BTHD, soit 60 % de la population, à échéance 2026.

Ce plan s'appuie sur un double principe de solidarité et d'aménagement équilibré du territoire :

- les mêmes droits à la connexion pour chaque breton.ne, et des déploiements au même rythme que l'on soit en milieu rural ou urbain (principe d'un « 1 pour 1 », pour une prise construite en zone urbaine > une prise construite en zone rurale) avec une technologie identique, puissante et évolutive. Le recours accru au numérique, notamment durant la période de crise sanitaire, a démontré la nécessité pour les entreprises et habitant·e·s en milieu rural de disposer du très haut débit ;
- un financement qui est le même pour chaque Breton·ne où qu'il ou elle se situe.

Cette solidarité est permise par le choix d'une maîtrise d'ouvrage publique et unique à l'échelle régionale. Depuis 2013, le syndicat mixte « Mégalis Bretagne » assure, pour le compte de ses collectivités membres (Région, Départements, EPCI), l'animation, la gestion et la maîtrise d'ouvrage du projet Bretagne Très Haut Débit, en études et en travaux. Ainsi, en zone d'initiative publique, en complément de l'initiative privée en zone conventionnée (zone AMII), la propriété du réseau est donc publique, choix déterminant que distingue la Bretagne d'autres régions.

1. Etat d'avancement du projet d'initiative publique « BTHD »

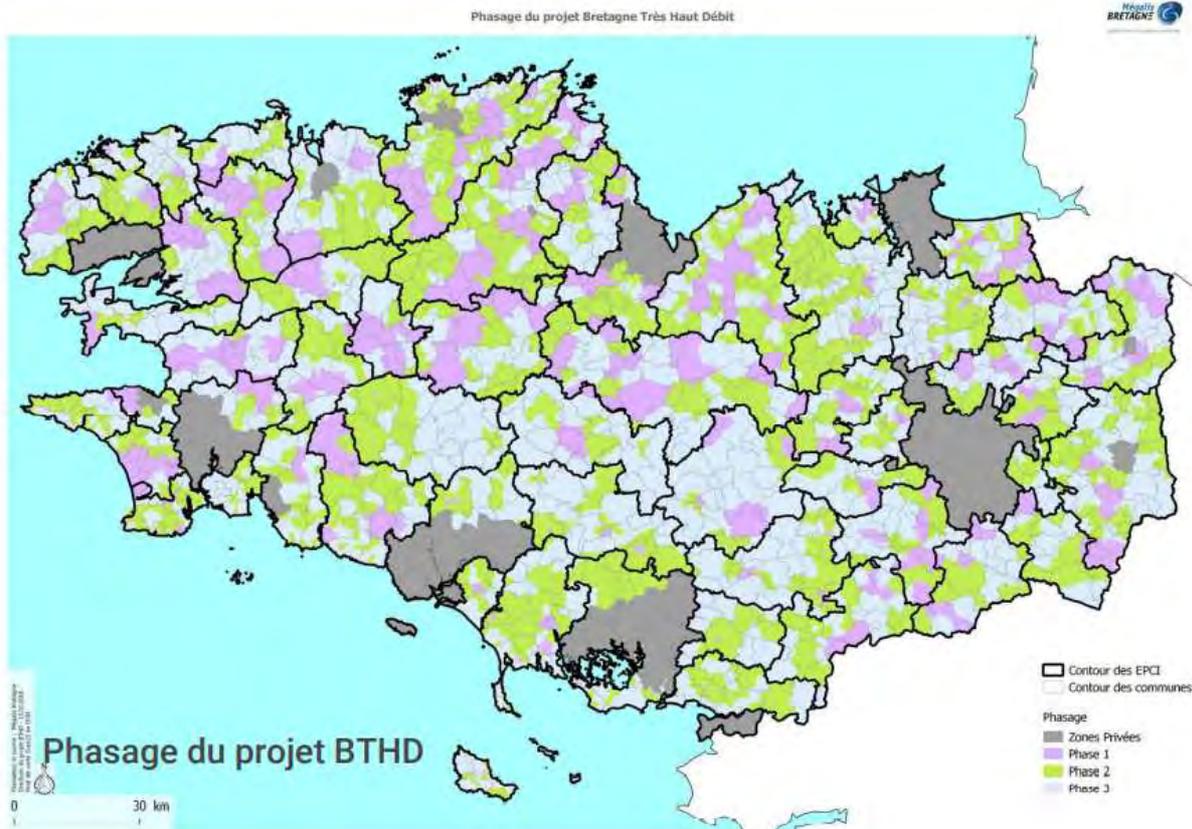
15 juin 2022

Dès sa conception, le projet a été découpé en trois phases successives :



Source : Mégalis Bretagne

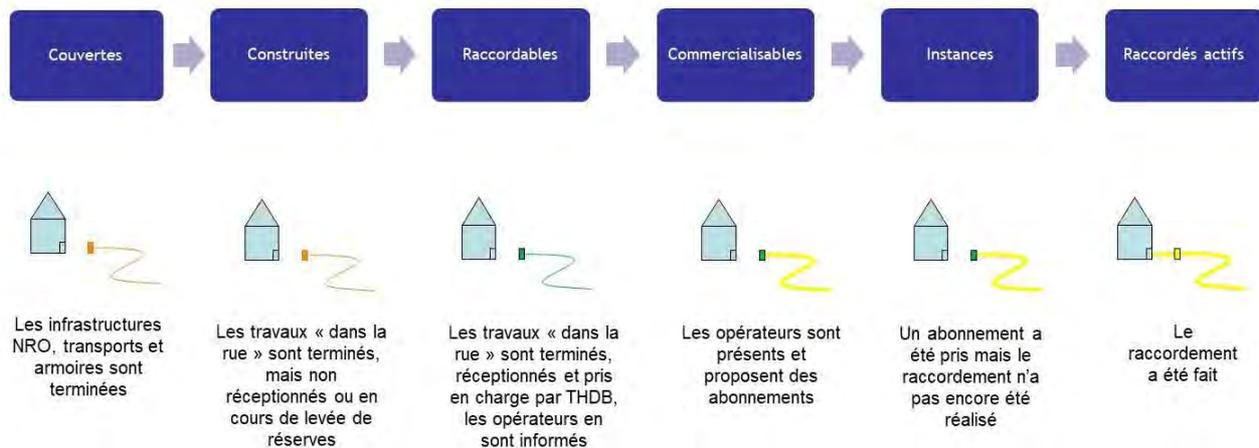
Les priorités de déploiement ont été définies par les élus départementaux et intercommunaux dans le cadre du projet régional. Elles ont pour objectif d'une part, d'équiper les zones où les débits sont les plus faibles, généralement des zones rurales, et d'autre part de favoriser le développement économique en déployant le réseau dans des zones commerciales.



La situation sanitaire liée au Covid-19 et les confinements successifs de 2020 et 2021 ont fortement pénalisé l'avancement des travaux et bouleversé les prévisions de réalisation. Les entreprises de travaux se sont, malgré tout, adaptées à ce contexte et Mégalis Bretagne a prolongé les délais contractuels d'exécution et a participé à la prise en charge des surcoûts liés à cette situation particulière. Les années 2021, comme 2022, ont été marquées par une reprise conséquente de l'activité. Mais cette nouvelle croissance a provoqué d'autres contraintes, comme des pénuries de matériaux ou une tension renforcée sur le marché de l'emploi. Le déploiement simultané en France de nombreux projets publics ou privés contribue également à ces tensions sur les approvisionnements en matériel et les moyens humains disponibles.

Plusieurs étapes maillent la vie de la construction d'une prise.

Statut des prises



Source : Megalis Bretagne

Une première phase avec les deux tiers des prises construites

La première phase du projet est désormais totalement engagée, avec des réceptions et commercialisations de zones plus conséquentes que l'année précédente. Malgré ces améliorations, les entreprises ont encore rencontré de nombreuses difficultés : défaillance de sociétés (Sogetrel), complications à trouver des sous-traitants notamment sur les métiers liés à la plantation de poteaux, pénurie de poteaux à l'échelle nationale pénalisant très fortement les déploiements, défaut de conception sur des centraux optiques, ou qualité insuffisante des travaux nécessitant de nombreuses reprises.

Au 15 juin 2022, 99% des prises sont dites « couvertes » (NRO¹, transport, SRO² terminés), 66% sont construites et 47% sont raccordables.



Source :

Mégalis Bretagne

1. ¹ NRO : nœud de raccordement optique
 2. ² SRO : sous-répartiteur optique

Sur l'ensemble de la phase 1, 114 772 locaux sont raccordables : tous les travaux repris en affermage par THDB. 110 704 locaux sont commercialisables : les opérateurs abonnés.

Une phase 2 engagée et une phase 3 affirmée

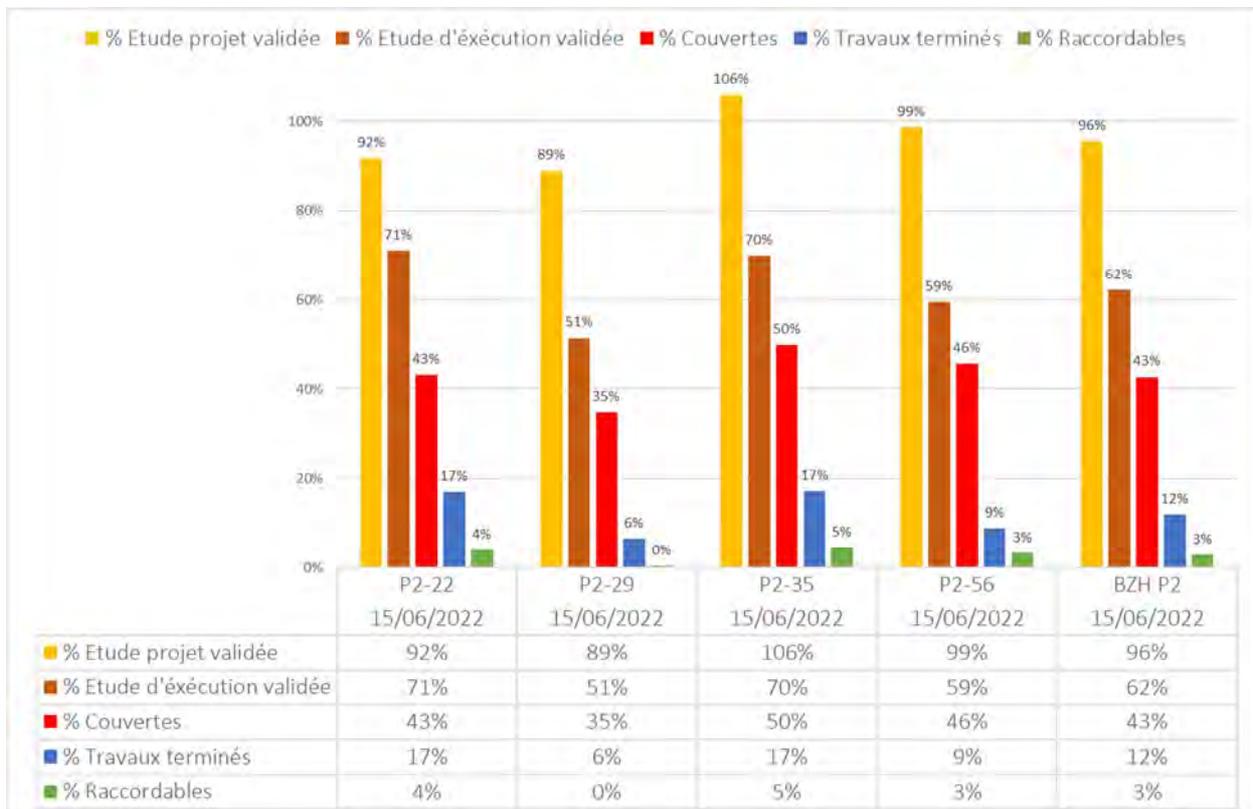
Afin d'accélérer les déploiements, Mégalis Bretagne s'est prononcé en faveur du lancement d'une consultation de conception-réalisation (liant études et travaux) d'un 1,1 million de prises englobant les phases 2 et 3. Au terme de plusieurs mois de procédure et de négociation, Mégalis a choisi, en mai 2019, de retenir le consortium Axione – Bouygues Energies Services qui s'est engagé à livrer l'ensemble des prises de fibre optique des phases 2 et 3 du projet Bretagne Très Haut Débit à l'horizon 2026 (au lieu de 2030) pour un montant de 945 M€ (valeur avril 2019).

La production de prises annoncée dans l'offre est de près de 100 000 prises sur 2020 et 150 000 prises ou plus à partir de 2021, soit un démarrage de la phase 3 dès 2023 et une couverture intégrale du territoire breton en fibre optique au plus tard fin 2026 / début 2027.

Suite à la crise sanitaire, l'échéancier de réalisation, modifié fin 2020, prévoyait un engagement du groupement à fournir 136 000 prises réceptionnées et validées sur 2020-2021. Fin 2021, 2 000 premières prises avaient été réceptionnées et 1 000 étaient commercialisées. Au-delà de la crise sanitaire et de ses effets, plusieurs problèmes ont pénalisé l'avancement. Certaines règles de conception du réseau, ayant un impact sur l'exploitation, ont dû être précisées, ce qui a ralenti la production des études durant plusieurs mois. De plus, les pénuries de fournitures de poteaux par Orange, déjà évoquées pour la phase 1, sont, dans des proportions beaucoup plus importantes, constatées également sur la phase 2. Les prix sont en forte hausse, et bien au-delà des remboursements proposés par Orange, ce qui aura un impact économique sur le projet.

Au 15 juin 2022 :

- 407 279 prises étaient validées au stade de l'étude projet (95%),
- 265 175 en étaient au stade de l'étude d'exécution (62 %).
- Près de 51 268 prises étaient terminées mais pas encore réceptionnées ou prises en charge par Megalis et son exploitant THD Bretagne (au 15 septembre : 89 595)
- 12 278 prises étaient réceptionnées et raccordables dont près de 11 500 étaient commercialisables.



Source : Mégalis Bretagne

Depuis juin, ce sont **20 000 prises qui sont réceptionnées chaque mois** ; traduisant ainsi l'accélération du déploiement.

Afin de ne pas freiner la dynamique industrielle construite par Axione, la troncature de la conception-réalisation (phase 3 du projet BTHD) a été affirmée en novembre 2021. Aux lettres et premiers éléments d'étude de la phase 2 avaient été réalisés, permettant ainsi d'engager, sans attendre, les relevés de la phase 3. A ce jour, les études projets de la phase 3 ont également été lancées et ont déjà fait l'objet des premières livraisons. Les études d'exécution de la phase 2 vont se terminer dans les prochaines semaines et seront immédiatement suivies par celles de la phase 3. Ce plan de charge a pour objectif de garantir une continuité des process, absente précédemment, et conforte l'horizon de la fin 2026 par une optimisation de la planification des interventions d'Axione afin, pour la phase 3, d'engager les travaux dans les meilleurs délais et de manière resserrée.

Suite à la crise sanitaire, le nouvel échéancier de déploiement de la phase 2 prévoit une fin de phase 2 retardée seulement d'un trimestre et un démarrage de la phase 3 inchangé, avec les premiers travaux en 2023 et les premières demandes de réception en 2024.

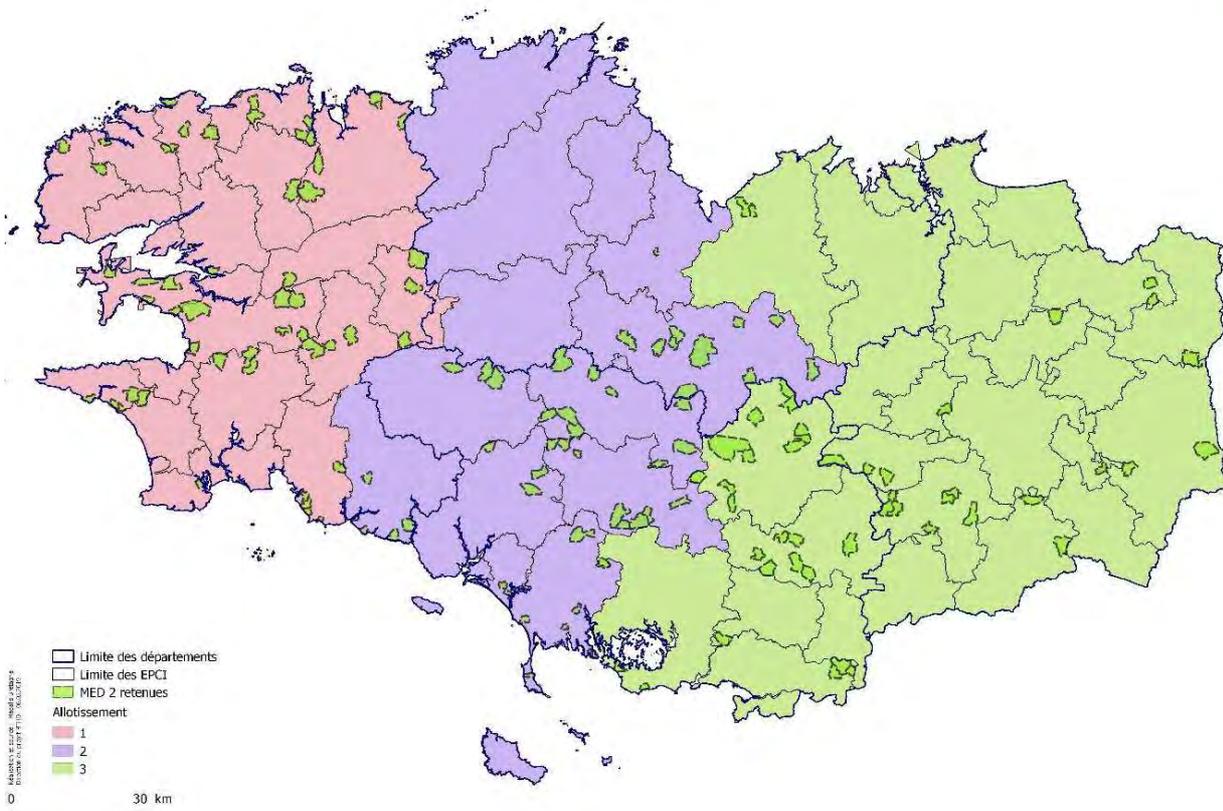
A terme, ce réseau public sera composé de plusieurs milliers de kilomètres de câbles, plus de 4 000 armoires, 250 nœuds de raccordements. Chaque jour, sur le territoire breton, plusieurs centaines de technicien-ne-s (soit 1 200 ETP) œuvrent simultanément sur plus de 350 chantiers. Ces chiffres témoignent de l'ampleur du projet et de sa dimension industrielle.

Des nouvelles montées en débit

Bien que le souhait soit d'accélérer au maximum le déploiement industriel du FTTH, certains territoires concernés par un déploiement en phase 3 présentaient des lignes avec des débits faibles. Afin d'améliorer le débit sans attendre, une amélioration du service a pu être opérée par la réalisation d'opérations de montée en débit (MED). Ces opérations doivent permettre pour environ 25 000 foyers et entreprises d'améliorer les débits sur le réseau cuivre existant (réseau Orange).

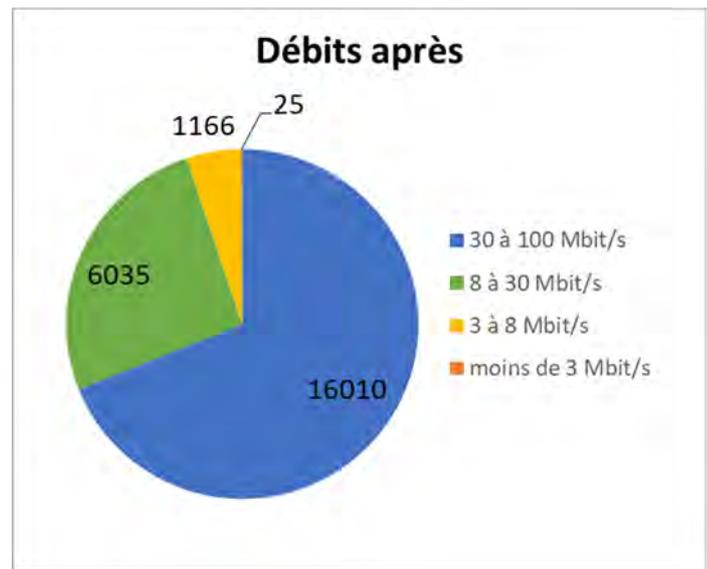
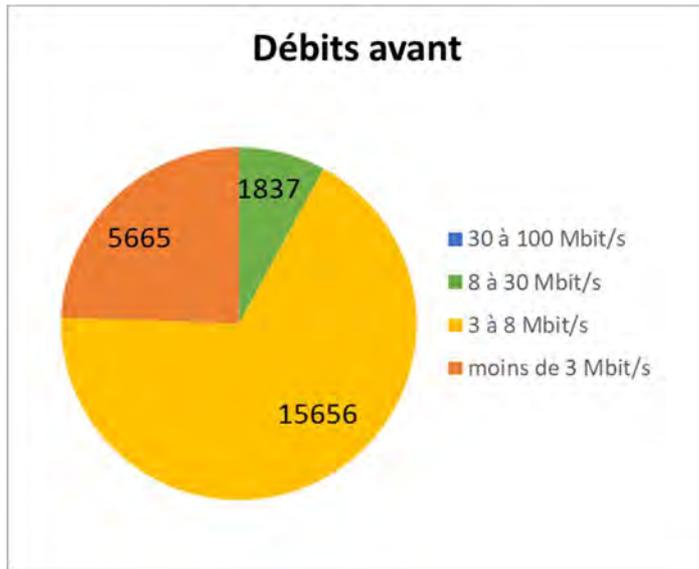
Sur la base d'une étude réalisée préalablement, plusieurs zones de sous-répartition (ZSR) du réseau téléphonique ont été soumises aux collectivités concernées. Celles-ci ont retenu au final 149 secteurs regroupant entre 50 et 600 lignes avec la création d'une nouvelle armoire où les opérateurs installent leurs équipements, le tirage d'un câble en fibre optique entre cette nouvelle armoire et le central téléphonique d'origine.

Implantation des MED 2 et allotissement
Projet BTHD



Au 15 juin 2022, les 149 montées en débit étaient terminées et mises en service. Il de constater l'effet de ces opérations :

- 15 656 lignes avaient entre 3 et 8 Mbit/s et 5 665 moins de 3Mbit/s avant les opérations de montée en débits,
- 6 035 lignes ont entre 8 et 30 Mbit/s et 16 010 ont entre 30 et 100 Mbit/s à l'issue après les opérations de montée en débit.



Etude de faisabilité du déploiement du Très Haut Débit sur les îles Bretonnes

Suite à l'annonce de la fin de l'usage des infrastructures cuivre télécom desservant les îles bretonnes, Megalis Bretagne a, début 2022, décidé d'engager une étude de faisabilité et des conditions techniques, administratives et financière du déploiement du FttH sur les îles en Bretagne et, le cas échéant des solutions alternatives.

En effet, à part les principales îles du Golfe du Morbihan, l'île de Groix et Belle-Ile-en-Mer, les autres îles bretonnes ne sont pas programmées dans les déploiements publics ou privés et ne sont donc pas dans les marchés de travaux en cours de Megalis Bretagne. Si le THD opéré par le syndicat devait s'y déployer, une procédure devra alors être mise en place. Les îles identifiées sont : l'île de Bréhat, l'île de Batz, l'île d'Ouessant, l'île de Molène, l'île de Sein, l'Archipel des Glénan, l'île d'Houat et l'île de Hoëdic. Concernant l'archipel des Glénan, à priori seule l'île de St-Nicolas pourrait être concernée, mais l'existence d'infrastructure d'accueil d'un réseau filaire et mobilisable reste à confirmer.

L'étude comprend plusieurs missions dont l'état des lieux de l'existant, la faisabilité des réseaux de collectes (fibres sous-marines ou liaisons hertziennes pour la FttH), les contraintes de conception et de construction des scénarios de dessertes envisageables, les impacts sur la commercialisation et l'exploitation du réseau.

L'étude est suivie par un comité technique associant Megalis Bretagne, l'Association des îles du Ponant, THD Bretagne, et les services de la Région et des départements concernés. La restitution de l'étude est prévue au plus tard fin décembre 2022.

2. L'exploitation et la commercialisation du réseau public BTHD

Si la construction du réseau est à la charge du syndicat mixte, Megalis Bretagne a confié via une délégation de service public d'affermage, à la société « THD Bretagne » (filiale de Orange Concessions) le soin d'exploiter et de commercialiser, pendant 20 ans, le réseau de fibres optiques breton auprès des opérateurs commerciaux.

En 2021, les quatre opérateurs commerciaux d'envergure nationale (Orange en 2016, SFR, Bouygues en 2020, Free début 2021) proposent leur service sur le réseau public. Au 15 juin, près de 126 255 prises (phases 1 et 2) étaient commercialisées par THD Bretagne et 55 540 abonnés actifs comptabilisés sur le réseau, soit un taux de commercialisation de 44 %. Ces chiffres soulignent le succès commercial de la fibre auprès des bretons et bretonnes.

3. Un coût global du projet connu, des contributions par collectivité revues à la baisse

La solidarité du projet Bretagne Très Haut Débit s'exprime non seulement par l'objectif d'une couverture à 100 % du territoire en fibre, mais également par un financement qui est le même pour chaque Breton-ne où qu'il ou elle se situe. La feuille de route de BTHD a posé le principe que la part de la contribution des EPCI sera identique à celle du bloc Région/Départements et que la contribution de l'EPCI par prise sera la même où qu'il se situe.

Le coût initial du projet avait été estimé à 2 milliards d'euros pour 900 000 prises. A ce jour, il est passé à 1,7 milliard d'euros (1 660 266 261 €) pour 1 450 000 prises. La réduction du coût a été permise par les conditions de négociation du marché des phases 2 et 3, et par la renégociation de la DSP pour tenir compte de l'évolution à la hausse des recettes de commercialisation.

Compte tenu de ces évolutions et, maintenant que le coût total du projet est connu pour toutes les phases, il a été possible aux différents financeurs de se positionner de manière définitive sur leurs contributions respectives. Il ressort que la part du projet financée par les collectivités a, ainsi, vu son coût réduit de 248 M€, tout en permettant le déploiement de 430 721 prises supplémentaires, soit une économie de 834 € par prise déployée.

Dans l'esprit de solidarité régionale qui porte le projet dès son origine, il a été décidé que ces économies puissent bénéficier à toutes les collectivités dans des proportions équivalentes entre les EPCI d'une part, et la Région et les Départements d'autre part. Le financement des collectivités bretonnes est estimé à 804,8 M€, répartie, conformément à la feuille de route du projet, à part égale entre le bloc EPCI d'une part, et Région-Départements d'autre part (à hauteur de près de 402,4 M€ chacun), soit une contribution indicative de 302€ par prise.

Dans ce contexte, la Région, chaque Département et Mégalis Bretagne ont signé, en 2021, une convention cadre d'objectifs et de moyens « Engagés pour Bretagne Très Haut Débit » qui précise les modalités et le niveau de leurs contributions financières respectives. Dans ce cadre, il a ainsi été convenu que la Région prendra à sa charge 60% de cette contribution et les Départements 40% sur l'ensemble du projet BTHD. Ainsi, le financement de la Région s'élèvera, in fine, sur tout le projet, à 242 025 759€ (soit une contribution arrondie à 181€ par prise déployée).

Fin 2021, la participation effective de la Région au FTTH BTHD s'élevait à 130 065 184€.

L'engagement de la Région se traduira donc, pour la clôture du projet, par la mobilisation d'un soutien complémentaire de 111 960 575€ (dont une subvention d'initialisation de la phase 3 de 16M€ sera proposée d'ici fin 2022, nécessitant une inscription des crédits dans le cadre de la décision modificative qui vous est proposée lors de cette même session).

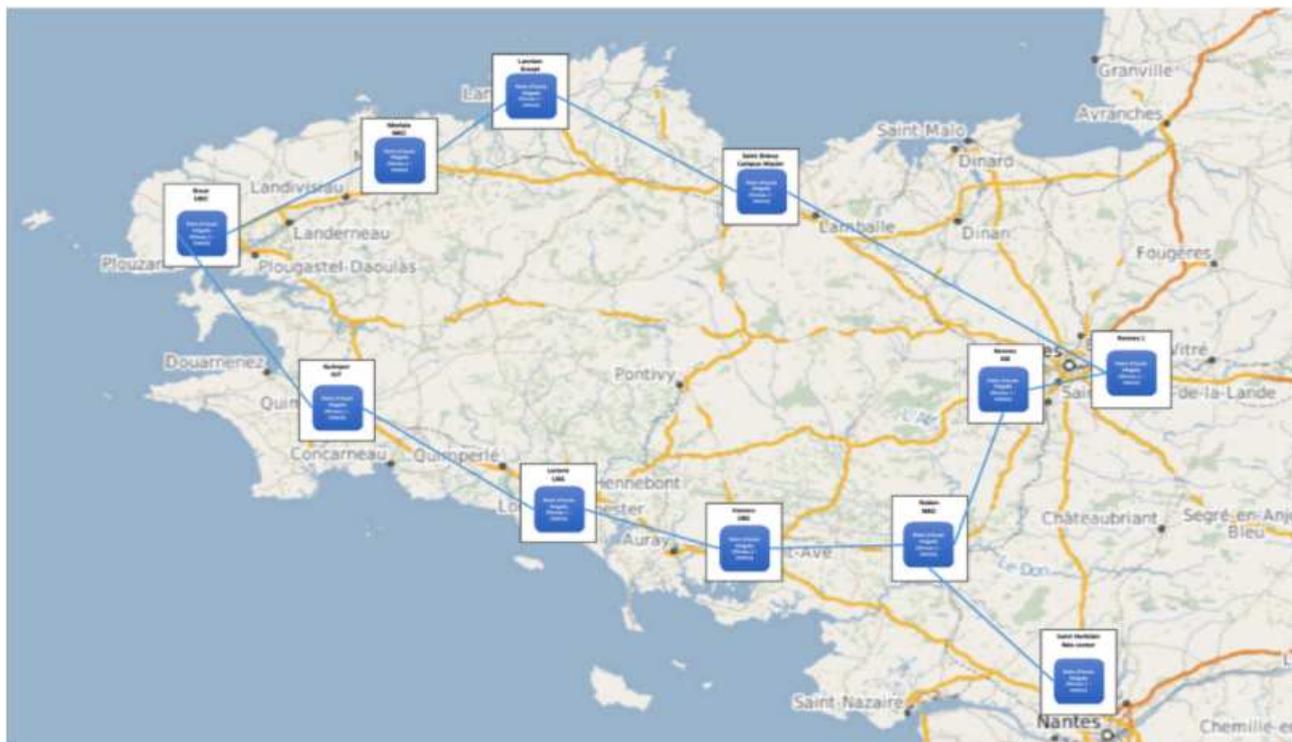
Le projet fait également l'objet de l'apport de subventions de l'Etat et de l'Europe. Si, in fine, ces contributions demeurent inférieures aux prévisions initiales de la feuille de route de 2012, elles seront :

- pour l'Etat au titre du projet France Très Haut Débit sur les phases 2 et 3 du projet de 150 M€, en complément sur la phase 1 d'une première aide de 82,1M€,
- pour l'Europe au titre du FEDER sur la phase 3 de 70 M€, en complément d'une subvention de 78,9M€ pour la phase 1. En effet, parce que, dans le cadre de la Breizh Cop, a été réaffirmée l'importance du projet BTHD pour la Bretagne, et que à l'occasion des réflexions sur le Programme Opérationnel régional FEDER-FSE (2021-2027) la Région a proposé de mobiliser l'intégralité des crédits de l'objectif stratégique 3 « Europe plus connectée » sur ce projet, soit un montant proche de celui de la dernière génération de FEDER.

3. Des accès à la fibre dédiés pour des sites stratégiques

1. Déployer un réseau ultra haut débit (RUHD) pour l'enseignement supérieur et la recherche

Le Réseau Régional à Ultra Haut Débit (RUHD) est composé d'une boucle en fibres optiques reliant les principaux sites universitaires de Bretagne. En 2019, la Région Bretagne a délégué à Mégalis la réalisation du RUHD. Elle est l'unique financeur de ce réseau ultra haut débit à hauteur de 63 % (près de 1,8 M€ en 2021 sur un budget total de 2,9 M€) ; le reste étant couvert par les recettes commerciales (location du réseau). Les offres de raccordement et de services de Mégalis Bretagne sont proposées au Client sous réserve de faisabilité technique déterminée après une étude de faisabilité par Mégalis.



Source : Mégalis Bretagne

Une partie de la capacité de ce réseau est utilisée par RENATER (Réseau National de télécommunications pour la Technologie l'Enseignement et la Recherche), l'opérateur public national, pour apporter ses services aux établissements bretons d'enseignement supérieur et de recherche, et le GIP Université numérique de Bretagne

La volonté de la Région est d'ouvrir ce réseau à d'autres communautés du territoire telles la santé, l'administration, les activités économiques par le biais des opérateurs de télécommunications. Dans ce cadre, la Région Bretagne a mené, en 2021, une réflexion stratégique sur les évolutions à apporter à ce réseau et la définition d'un scénario permettant *a minima* de maintenir le service existant, et le cas échéant d'étendre les capacités de service à d'autres communautés et usager-e-s. Au-delà d'une amélioration des performances et la résilience du réseau élevant l'appareil de formation et de recherche de la région aux standards internationaux, il s'agit surtout d'opérer une mutualisation de l'investissement public et de permettre l'ouverture progressive de ce réseau à d'autres communautés, à l'instar du monde de la santé ou de l'enseignement secondaire. L'existence de cette boucle pourra par ailleurs faciliter des opérations de raccordement liées au programme BTHD.

Actuellement, en parallèle aux flux numériques RENATER, le reste des capacités est commercialisé depuis 2020, sous forme de location longue durée à des opérateurs ou des collectivités qui en auraient le besoin. Le réseau compte actuellement deux collectivités (la Région Bretagne pour les lycées et le Département du Morbihan pour relier ses sites de Vannes et Lorient) et trois opérateurs clients du réseau (Netensia, BlueInfra, Bretagne Télécom pour connecter leurs data centers).

La mise en place d'un nouveau lien entre Lorient et Pontivy est opérationnelle depuis le printemps 2022. Les travaux du bouclage nord (Pontivy-Saint-Brieuc) sont prévus pour débuter à l'automne 2022, ainsi que l'étude et la réalisation d'extensions spécifiques vers le Zoopôle de Ploufragan, BCom (pour Eskemm Data) et le Data Center de Cogent. De même, des établissements de santé ont sollicité la Région et Mégalis pour étudier la faisabilité d'utiliser le RUHD pour certains besoins du domaine de la santé via la connexion des GHT (groupements hospitaliers de territoires).

2. Proposer un débit confortable aux lycées

Concernant les lycées, la Région s'est engagée depuis 2017, au travers d'une offre dite « de débit confortable », à leur amener une fibre dédiée FTTO d'un opérateur. Celle-ci leur permet de disposer d'un débit garanti de 100 à 300 Mbs. 101 lycées publics ont souscrit à cette offre de raccordement dont le prix mensuel est adossé au prix de l'abonnement à la fibre à très haut débit.

Par ailleurs, afin d'optimiser les coûts et la qualité de services proposés aux lycées, la Région construit depuis l'été 2021 son propre réseau de collecte régional reposant sur les réseaux d'initiative publique du territoire. Ce réseau permettra de raccorder d'ici fin 2023 les 40 lycées éligibles à la boucle RUHD de Mégalis et de disposer, dans un premier temps d'un débit de 1Gbs. En mai 2022, 5 lycées ont basculé sur ce nouveau réseau de collecte.

4. Le déploiement de la fibre : un levier unique pour la formation et l'emploi en Bretagne

Le chantier Bretagne très haut débit est, en matière économique, majeur pour la Région. Après celui du métro du Grand Paris, il s'agit du plus grand chantier de travaux publics de France avec plus de 50 000 kms câbles contenant à poser, et donc fortement créateur de richesse et d'emploi. A ce titre, il dispose d'un accompagnement particulier de la Région en termes de formation.

1. Des créations d'emploi aussi pour celles et ceux qui en sont le plus éloigné.e.s

Avec le déploiement du très haut débit, une nouvelle filière se met en place, comprenant les fabricants de câbles optiques, les équipementiers, les bureaux d'études, les entreprises de génie civil, les opérateurs, installateurs et techniciens.

Dans le cadre des phases 2 et 3 du projet « Bretagne Très Haut Débit », le consortium Axione – Bouygues Energies Services a annoncé que plus de 1 000 emplois seront mobilisés, dont 250 créations de poste, directement au sein du consortium industriel ou parmi les sous-traitants identifiés. Les entreprises locales du secteur y prendront part largement, y compris dans la fourniture des matériels nécessaires au déploiement.

En parallèle, les clauses d'insertion inscrites par Mégalis Bretagne dans ses marchés publics et la coopération étroite avec les Départements et les facilitateurs des clauses et plus largement l'ensemble des acteurs de l'insertion sont un élément déterminant qui permet à des personnes éloignées de l'emploi d'intégrer ces formations et d'accéder à l'emploi.

Le volume d'heures réservées à un public en insertion professionnelle, représente environ 60 emplois sur la phase de déploiement (ou 550 000 heures d'insertion signé avec le consortium Axione-Bouygues Energies Service). En 2021, le bilan de la mise en œuvre des clauses d'insertion sur la phase 2 est le suivant (source : Mégalis Bretagne) :

Répartition des heures réalisées

Territoires	Nombre d'heures prévues	Nombre d'heures réalisées	Dont nombre d'heures formation réalisées	Pourcentage
Côtes-d'Armor	550000	45740,11	30,00	8%
Finistère		34949,33	1411,00	6%
Morbihan		22737,57	70,00	4%
Ille-et-Vilaine		33691,44	3925,17	6%
Total	550000	137118,45	5436,17	25%

Nombre de contrats

Le nombre de contrats diffère du nombre de bénéficiaire, car un bénéficiaire peut avoir eu plusieurs contrats

Territoires	Nombre de bénéficiaires	Nombre de contrats	Nombre de contrats
Côtes-d'Armor	21	30	30
Finistère	35	52	52
Morbihan	22	28	28
Ille-et-Vilaine	44	52	52
Total	122	162	162

2. Une offre de formation en perpétuelle évolution face à des métiers attractifs malgré un marché du travail tendu

La montée en puissance du programme « Bretagne Très Haut Débit » offre des opportunités d'emploi supplémentaires sur l'ensemble du territoire, mais dans un contexte de raréfaction de la main d'œuvre, les besoins en compétences des entreprises ne sont plus tant une opportunité, qu'un véritable enjeu du déploiement. La Région et ses partenaires de l'emploi et de la formation (Pôle emploi, Opérateurs de Compétences - ADFAS et Constructys, Départements) en étroite collaboration avec Mégalis Bretagne, poursuivent plus que jamais leur travail pour répondre aux besoins de recrutements des entreprises.

En 2017, la signature d'une feuille de route pour l'emploi et la formation dans les objectifs suivants :

- partager un diagnostic sur les besoins des entreprises en compétences et en déduire les besoins de formations correspondants,
- saisir la formidable opportunité d'insertion professionnelle que présente pour les bretonnes et les bretons le déploiement du très haut débit,
- améliorer la visibilité des métiers des télécommunications,
- améliorer la qualité du travail et l'implication des entreprises dans les problématiques d'emploi et de formation.

Après 5 années de coopération, la Région et ses partenaires (qui ont évolué au gré des appels d'offres et des réformes de la formation) conservent leurs objectifs. Ils sont en mesure de dresser un bilan satisfaisant du travail effectué et des perspectives à venir.

C'est ainsi que chaque année, et aussi souvent que nécessaire, les principales entreprises du secteur font état de leurs besoins et de ceux de leurs sous-traitants. L'offre de formation peut ainsi continuellement s'adapter en volume et en qualifications. La Bretagne propose aujourd'hui aux demandeurs et demandeuses d'emploi et aux entreprises une gamme constituée de formations d'installateurs-rices, de technicien-ne-s, de dessinateurs-trices projeteurs et de chargé-e-s d'affaires en réseaux de télécommunication... Une véritable richesse qui fait de la Bretagne un territoire reconnu pour son expertise. Cette offre est accessible à Quimper, Lorient, Lannion, Rennes et des sessions peuvent au besoin être programmées à Saint-Brieuc ou Brest au plus près des bretonnes et des bretons mais aussi des chantiers.

Le travail se poursuit en 2022. Ainsi pour assurer le déploiement de la fibre par voie aérienne, les entreprises font face à une pénurie de personnes capables de remplacer les poteaux usagés ou trop fragiles. Après quelques mois nécessaires à l'élaboration d'un contenu adapté aux attentes des recruteurs, une formation d'installation de poteaux de télécommunication est actuellement en cours de finalisation. Ces métiers pourront, à terme, évoluer vers le déploiement et la maintenance des réseaux électriques.

Le développement de ces formations n'a de sens que si les personnes en reconversion et en recherche d'emploi s'y intéressent. Force est de constater que malgré un marché du travail tendu, cette offre reste attractive ; signe que le secteur est désormais bien identifié et prisé du grand public ; signe aussi que les conditions et la qualité du travail sont à la hauteur des attentes.

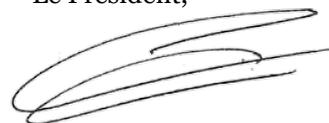
Depuis 2017, l'offre de formation financée par la Région Bretagne n'a cessé de croître :

Formations	Nombre de stagiaires entré-e-s				
	2017	2018	2019	2020	2021
Installateur·trice de réseaux de télécommunication	23	40	50	68	83
Technicien·ne de réseaux de télécommunication			10	8	15
Dessinateur·trice Projeteur·euse en réseaux de télécommunication			12	9	0
Total	23	40	72	85	98

L'objectif demeure de former, avec l'ensemble des financeurs, 200 demandeurs et demandeuses d'emploi par an aux différents métiers des télécommunications. Cette offre de service est amenée à évoluer au fur et à mesure de la manifestation de besoins supplémentaires des entreprises. Leur implication est donc essentielle à la création de formations supplémentaires mais aussi à la mobilisation des personnes sur les formations et les emplois.

Je vous remercie de prendre acte de cette communication.

Le Président,



Loïg CHESNAIS-GIRARD

n° 22_DIRECO _DAEI_ 01

CONSEIL REGIONAL
13 et 14 octobre 2022
DELIBERATION

Rapport annuel des aides économiques de la Région aux entreprises en 2021
et

Rapport annuel règlementaire relatif aux dépenses consacrées aux aides d'Etat
en 2021, par les collectivités territoriales et leurs groupements, sur le
territoire de la Région Bretagne

Le Conseil régional convoqué par son Président le 20 septembre 2022, **s'est réuni le 13 octobre 2022**, à **l'Hôtel de Courcy à Rennes**, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, Monsieur Olivier DAVID, Monsieur Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45), **Monsieur Gérard DE MELLON**, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, **Madame Julie DUPUY**, **Monsieur Benjamin FLOHIC**, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), **Madame Alexandra GUILLORÉ**, Monsieur Christian GUYONVARCH, **Monsieur Loïc HENAFF**, **Monsieur Philippe HERCOUËT**, **Madame Elisabeth JOUNEUX-PÉDRONO**, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, **Madame Agnès LE BRUN**, **Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35)**, Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), **Madame Isabelle PELLERIN**, **Monsieur Fortuné PELLICANO**, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), **Monsieur Ronan PICHON**, Monsieur Pierre POULIQUEN, **Madame Christine PRIGENT**, **Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45)**, Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h), Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.

Avaient donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Monsieur André CROCO (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame Katja KRUGER (pouvoir donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (pouvoir donné à Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Agnès LE BRUN), Madame Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Mélina **PARMENTIER jusqu'à 14h**), Monsieur Paul MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h), Madame Anne PATAULT (pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Madame Astrid PRUNIER (pouvoir donné à Madame Renée THOMAÏDIS à partir de 17h45), Monsieur Guillaume ROBIC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUINEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022 à 17h39, Reçu en préfecture le 14/10/2022 à 17h45, Affiché le 14/10/2022 à 17h45, Madame ID : 035-233500016-20221013-22_DIRECODAEI01-DE

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 3 octobre 2022 ;

Vu les échanges en commission « Économie » le 7 octobre 2022 et « Finances, ressources humaines » le 10 octobre 2022 ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré, à 17h25 ;

A PRIS ACTE

- De la communication du « Rapport réglementaire relatif aux dépenses consacrées aux aides **d'État en 2021** », par les collectivités territoriales et leurs groupements, sur le territoire breton ;
- De la communication du rapport sur les aides économiques de la Région aux entreprises en 2021.

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Direction du développement économique
Direction des affaires internationales et européennes

Session du Conseil régional - 13 et 14 octobre 2022

Rapport annuel des aides économiques de la Région aux entreprises en 2021
et
Rapport **annuel réglementaire relatif aux dépenses consacrées aux aides d'État en**
2021, par les collectivités territoriales et leurs groupements, sur le territoire breton

Ce rapport poursuit deux objectifs :

- rendre compte de manière synthétique des aides aux entreprises accordées par la Région en 2021 ;
- répondre aux obligations législatives en matière de recensement des aides **d'Etat et régimes d'aides mis en œuvre** sur le territoire en 2021 par les collectivités et leurs groupements.

Envoyé en préfecture le 14/10/2022

Reçu en préfecture le 14/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221013-22_DIRECODAEI01-DE

1^{ère} partie : Aides économiques de la Région aux entreprises en 2021

Ce rapport est établi en complément du rapport réglementaire des aides d'Etat, à partir des bilans chiffrés et cartographies de la politique économique, et vise à présenter de manière synthétique et factuelle les aides octroyées en 2021. Il a pour objectif **d'apporter une vision plus complète que le seul rapport réglementaire du soutien de la Région** aux acteurs économiques (entreprises, agriculteurs, associations notamment). En effet, le rapport réglementaire limite l'appréhension de l'ensemble des modalités d'intervention de la collectivité régionale en matière de développement économique, se focalisant sur certains régimes d'aides d'Etat et sur les aides directes des collectivités et ce dans le strict respect des obligations fixées par l'Etat aux Régions. Par ailleurs, ce rapport réglementaire se concentre sur les versements. Or, avec la période de la crise de la COVID-19, la collectivité a déclenché des versements en masse en 2020 venant de fait créer des valeurs difficiles à interpréter sur 2020 et 2021. Il s'agit donc ici à la fois d'être plus exhaustif afin de donner une meilleure visibilité de l'action de la Région Bretagne en matière d'aides aux acteurs économiques, et de s'inscrire dans une lecture des moyens engagés reflétant davantage l'activité réelle. C'est dans cet objectif que sont pris en compte les dispositifs financés avec des tiers et des partenaires (EPCI, Bpifrance, France Active Bretagne, plateformes d'initiatives locales, technopoles, etc.). Il a été divisé en 4 parties correspondant aux différents axes de la politique économique : développement des entreprises, innovation, économie sociale et solidaire, agriculture. En comparaison à la première édition en 2020, ce bilan continue de s'enrichir.

1. Développement des entreprises

Le soutien au développement des entreprises se rapporte aux budgets des programmes 203, 204 et 206 avec pour objectif de **favoriser la création, le développement et la transmission d'entreprises, d'accompagner le développement des emplois durables et de qualité par la compétitivité des entreprises et de soutenir les acteurs de la structuration de l'économie bretonne et des filières stratégiques.**

Le total des aides octroyées en 2021 pour le développement des entreprises, tous dispositifs confondus, est d'un peu plus de 91,8 M€ pour environ **7429 accompagnements d'entreprises.**

1.1 Dispositifs de soutien à l'export

L'objectif des dispositifs de soutien à l'export est d'aider les entreprises, principalement les PME, tout au long de leur processus d'internationalisation. Cela passe par le soutien au recrutement (PASS Export RH, PASS Export VIE), l'export (PASS Export Com'), l'implantation... En temps de crise, bénéficier d'aides financières et de garanties est primordial pour que les entreprises puissent se déployer à l'international.

Le total des aides octroyées en 2021 sur les dispositifs concernant spécifiquement l'export est de 585 245 €. 132 entreprises ont pu bénéficier de ces aides de la collectivité, en complément de l'accompagnement de Bretagne Commerce International (BCI). D'autres soutiens octroyés bénéficient également au développement à l'international des entreprises bretonnes mais n'étant pas affectés spécifiquement, ils ne sont pas pris en considération ici.

1.2 Dispositifs de soutien en ingénierie financière (outils partenariaux de financement de l'entreprise)

L'objectif de ces dispositifs est d'assurer la meilleure efficacité de l'action publique en positionnant la Région sur les créneaux où son intervention est déterminante et légitime, assurer aux entreprises une offre complète afin de répondre à une grande diversité de besoins, et assurer une offre souple et adaptable, afin de répondre aux évolutions rapides et fréquentes des besoins, selon les secteurs et le contexte économique, par exemple en temps de crise.

La recherche de l'effet levier sur les fonds privés et de complémentarité au marché est permanente.

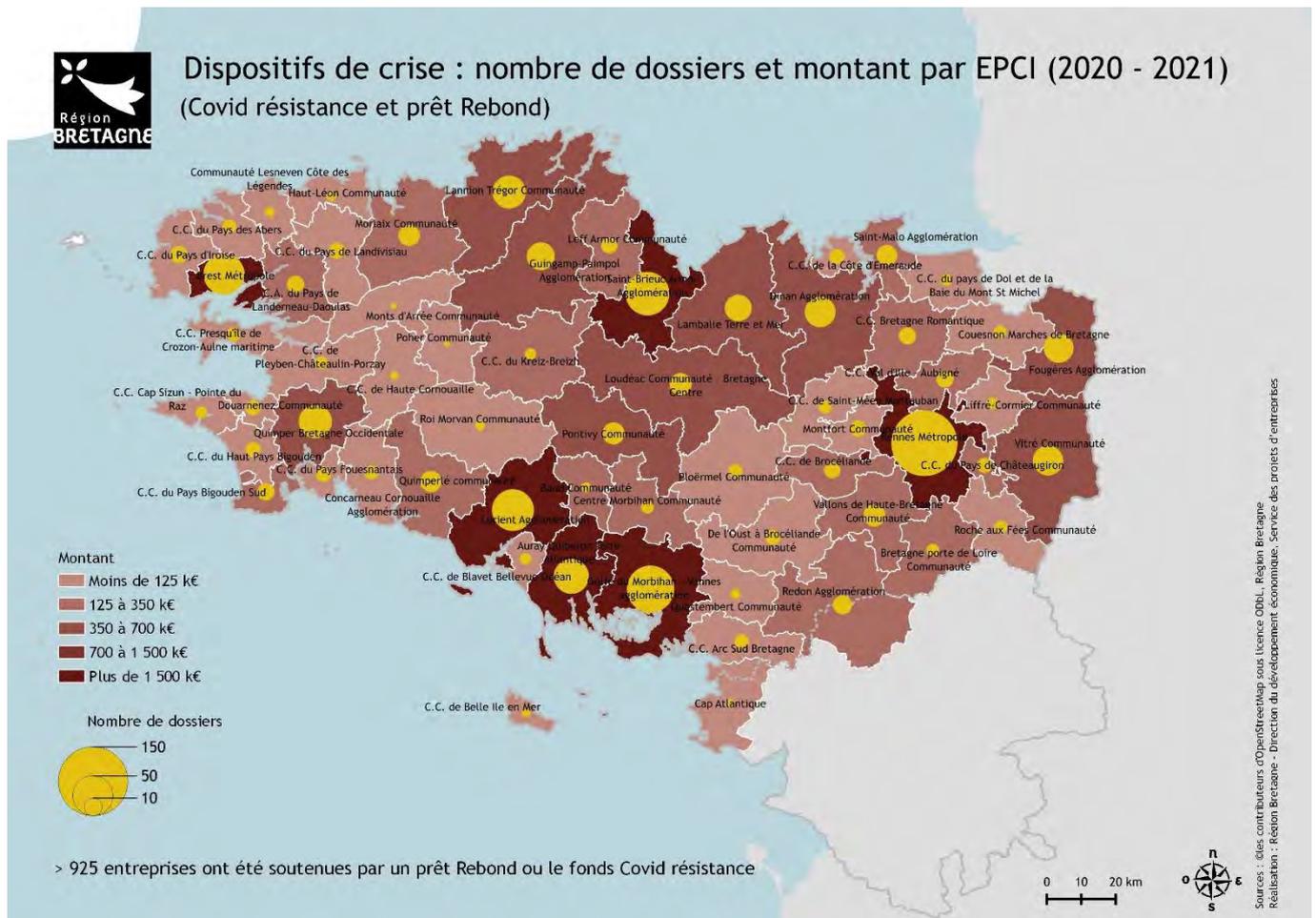
Les dispositifs d'ingénierie financière ont mobilisé **52,1 M€ au bénéfice de 989** opérations en Bretagne en 2021.

Dispositifs déployés en réponse à la crise

COVID **Résistance** PRÊT **Rebond**

Deux dispositifs de prêt à taux zéro permettant de soulager la trésorerie des entreprises et associations fragilisées par la crise ont été mis en place dès mars 2020 et ont perduré en 2021. Il s'agit du prêt « Rebond » en partenariat avec Bpifrance et du fond « Covid Résistance Bretagne » en partenariat avec la Caisse des Dépôts et l'ensemble des collectivités territoriales (Région, Départements et EPCI) en Bretagne qui ont permis d'accompagner 925

structures pour un total de 19,2M€ (9,9M€ pour le Prêt Rebond en 2021, 9,3M€ pour Covid Résistance sur la période 2020-2021).



1.3 Dispositifs de soutien à l'investissement

Au travers du soutien à l'investissement, l'objectif est de soutenir la compétitivité des entreprises et la création d'emplois durables. Pour cela, les dispositifs se caractérisent par des aides aux entreprises qui se créent, se développent ou diversifient leur activité (PASS Investissement, PASS Investissement TPE, FSIE, PASS Commerce et Artisanat, PASS Compétitivité IAA, AAP « Aide stratégique aux entreprises de productions cinématographiques et audiovisuelles »).

Le total des aides octroyées en 2021 sur les dispositifs de soutien à l'investissement s'élève à 33 195 721 € soit un tiers du montant total accordé. 1358 entreprises ont pu bénéficier de ces aides en 2021.

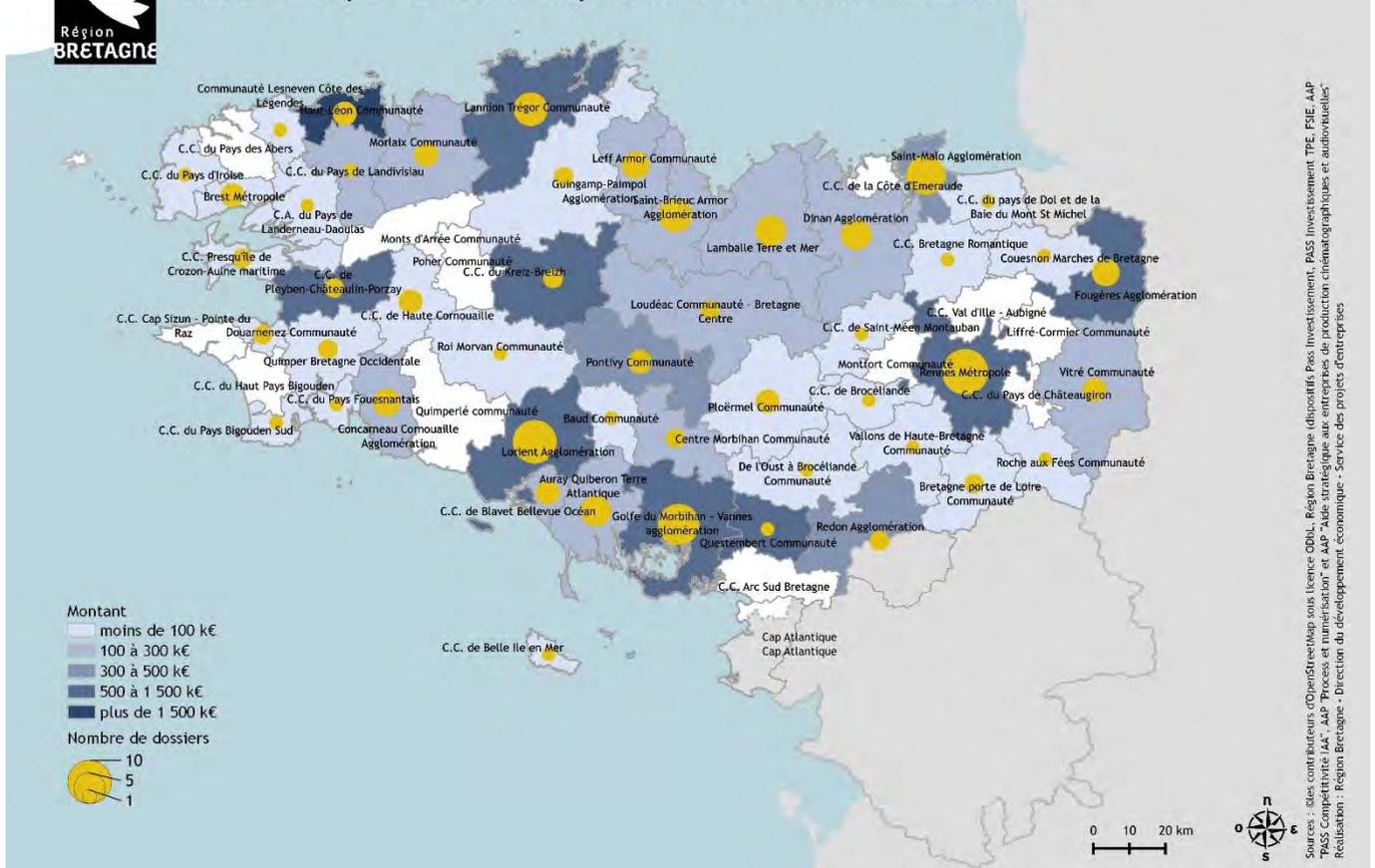
1.3.1 Focus sur les dispositifs d'aide à l'investissement productif: PASS Investissement, PASS Investissement TPE et Fonds Spécial d'Intervention Economique

Rappel des dispositifs: Ces trois dispositifs ont pour objectifs de soutenir la compétitivité des entreprises et la création d'emplois durables. La Région propose des aides aux entreprises qui se créent, se développent ou diversifient leur activité, dans la mesure où elles créent des emplois en CDI.

En 2021, 139 entreprises ont été accompagnées dans leur projet d'investissement pour une enveloppe de près de 27,4 M€.



Bilan 2021 par EPCI des dispositifs d'aide à l'investissement



1.3.2 Focus sur le dispositif PASS Commerce et Artisanat

PASS *Commerce et artisanat*

Rappel du dispositif : Ce dispositif, cofinancé à 50% par la Région et à 50% par les EPCI est déployé en étroite collaboration avec les chambres consulaires. Le PASS Commerce et Artisanat vise à renforcer le dynamisme économique de ces acteurs économiques et à soutenir leurs investissements dans le cadre de projets de création, de reprise, de modernisation ou d'extension. Il s'adresse à toutes les TPE indépendantes artisanales ou commerciales dont l'effectif ne dépasse pas 7 salarié.e.s et le chiffre d'affaires n'excède pas 1 million d'euros hors taxes. Les projets visés sont prioritairement ceux qui sont situés dans les communes de moins de 5 000 habitant.e.s.

En 2021, 1219 entreprises ont bénéficié du PASS Commerce et Artisanat. Les entreprises concernées par ce dispositif ont été soutenues pour un montant de **5,7 M€ de subventions**, dont **2 477 801 €** de crédits de la collectivité régionale (soit environ 43,5%).

Depuis sa mise en œuvre, 735 communes ont vu une entreprise de leur territoire bénéficier du PASS Commerce et Artisanat avec au moins un dossier, soit 61% de la totalité des communes bretonnes. Ce sont près de **14 478 000 €** qui ont été versés à 2841 commerçants et artisans au titre du dispositif.

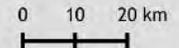
A noter que sur les 1207 communes bretonnes, 250 ne disposent d'aucun commerce sur son territoire, ce qui fait que concrètement, le taux de pénétration du dispositif PASS Commerce et Artisanat est de plus de 75%.



Déploiement du dispositif Pass Commerce - Artisanat sur les communes bretonnes au 31 décembre 2021



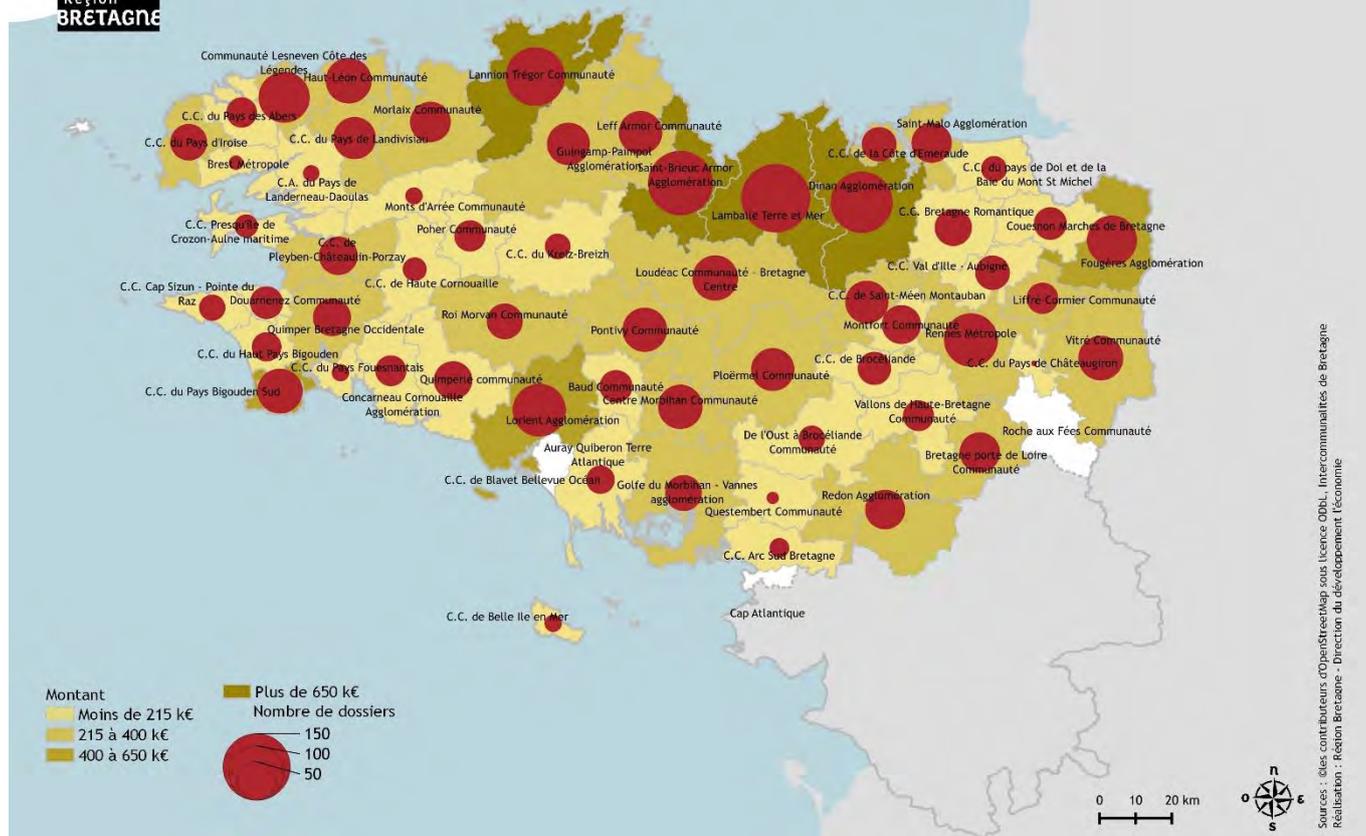
Légende
Dispositif Pass Commerce - Artisanat
■ Au moins 1 dossier (735 communes)



Sources : ©Les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL, Région Bretagne
Réalisation : Région Bretagne - Direction de l'économie



Bilan 2017-2021 du dispositif PASS Commerce et artisanat



1.4 Dispositifs d'accompagnement à la création-reprise d'entreprise

La Région a pour compétence l'accompagnement à la création et la reprise d'entreprises par les demandeur.se.s d'emplois et les publics en difficulté durable d'insertion. Le dispositif PASS Création permettant aux entrepreneur.e.s d'être accompagné.e.s tout au long de leur processus de création ou de reprise d'entreprise en est le moyen de mise en œuvre.

Leur objectif est de financer un accompagnement qualitatif, en sécurisant les parcours de création ou reprise d'entreprises ou d'exploitations, et en assurant la viabilité et la pérennité des structures reprises ou créées.

Un soutien financier connexe dédié à la reprise, BRIT, continue à bien fonctionner, y compris pour l'agriculture. Au total, plus de 4800 accompagnements ont été mis en œuvre.

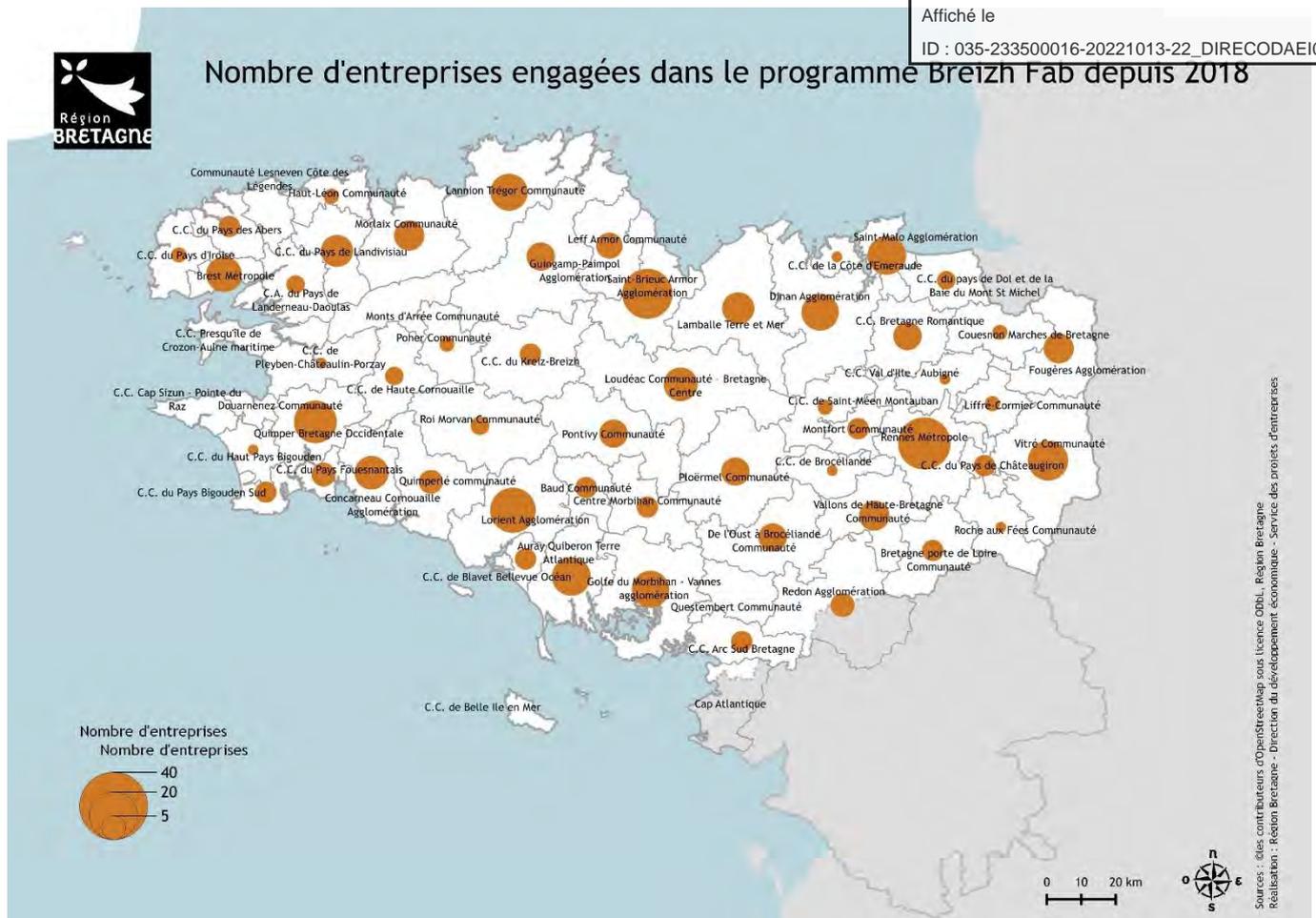
Focus sur le dispositif PASS Création



Rappel du dispositif: La création/reprise d'entreprise est un enjeu économique majeur contribuant au développement et au maintien des emplois sur tout le territoire. Le PASS Création propose un accompagnement gratuit pour le bénéficiaire, personnalisé, en trois étapes, du projet de création/reprise jusqu'au développement de l'activité. L'objectif est de sécuriser le parcours de création/reprise du porteur de projet ainsi que d'assurer la viabilité économique dans le temps de l'entreprise créée ou reprise.

Un budget de 1,8 **M€** pour l'année de marché 2021, a permis de financer des structures qui ont démarré, ce qui équivaut à 4350 accompagnements d'une durée maximale de 4 ans à partir de 2021. En complément, les prêts d'honneurs facilitant la création-reprise sont comptabilisés dans les outils d'ingénierie financière (paragraphe 2.2).

Depuis la mise en place du PASS Création en 2018, 20763 porteurs de projets ont intégré le dispositif.



1.5.2 Focus sur le dispositif PASS Conseil



Rappel du dispositif : Parmi les autres dispositifs de soutien au développement des entreprises, nous pouvons également citer le PASS Conseil. L'objectif de ce dispositif est de prolonger l'accompagnement sur des enjeux ayant émergé lors de l'action collective, avec l'appui d'un cabinet de conseil. La Région prend en charge 50 % du coût de l'étude, avec un plafond de 5 000 €. Depuis mai 2021, ce dispositif est également accessible aux entreprises qui s'engagent dans une démarche volontariste en matière de développement durable faisant l'objet d'une certification, d'une labellisation ou d'un accompagnement structurant, sans condition de participation préalable à une action collective. Dans ce cadre, les PME qui s'engagent dans un parcours ISO 26000, en étant accompagnées, peuvent bénéficier du soutien de la Région.

Ce dispositif a accompagné en 2021 10 structures, pour un total de 72639 € d'aides versées.

2. Soutien à l'innovation des entreprises

Les aides à l'innovation s'appuient sur les programmes 201 et 202 ayant pour objectifs de stimuler l'innovation et développer l'économie de la connaissance et d'accompagner la structuration des secteurs clés de l'économie bretonne. Il s'agit d'aider les principales filières bretonnes à se renouveler mais aussi toutes les tailles d'entreprises à concevoir les produits/services/process de demain.

Le total des aides à l'innovation des entreprises octroyées en 2021, est de 18 033 621 € pour 288 entreprises, tous dispositifs confondus.

Focus sur l'accompagnement des entreprises par les technopoles

Rappel du dispositif : Parmi les différents acteurs régionaux d'accompagnement à l'innovation, les sept technopoles, financées par la Région et les collectivités bretonnes pour accompagner la création et le développement des entreprises innovantes et de l'emploi sont des acteurs clés du soutien aux entreprises innovantes en Bretagne. La fédération 7 Technopoles Bretagne a été créée par l'ensemble des technopoles régionales (Technopôle Brest Iroise, Technopole Anticipa (Lannion), Lorient Technopole, Technopole Quimper-Cornouaille, Le Pool (Rennes), Innozh (Saint-Brieuc), et Vipe (Vannes) en 2014. Acteurs de proximité au service des entrepreneurs, les technopoles sont aussi des relais territoriaux pour les pôles de compétitivité présents en Bretagne.

Les sept technopoles ont accompagné **920 projets de création ou de développement d'entreprises innovantes**, dont 485 porteurs et jeunes entreprises et ont contribué à la création de 104 nouvelles entreprises innovantes.



L'annuaire des entreprises innovantes : Cette année, les 7 technopoles de Bretagne ont travaillé avec Bretagne Développement Innovation pour la création d'un recensement des jeunes entreprises innovantes accompagnées par les technopoles. Chaque technopole a apporté sa contribution. Toutes les entreprises innovantes créées depuis 2018 ont été compilées, sous le prisme de la technopole référente, de la filière stratégique, du domaine d'innovation stratégique (S3), du secteur d'activité, la nature de l'activité et des marchés d'application. Plus de 397 entreprises ont ainsi été référencées dans **12 filières d'activités**. Les technopoles bretonnes continuent de travailler sur ce sujet, et de nouveaux livrables seront disponibles courant 2022 pour enrichir cette base.

- Ce travail prend la forme d'un annuaire en ligne associé à une carte interactive consultable dans sa 1ère version sur le site des 7 Technopoles Bretagne : <https://7technopoles-bretagne.bzh/annuaire-et-cartographie-des-jeunes-entreprises-innovantes-de-bretagne/>

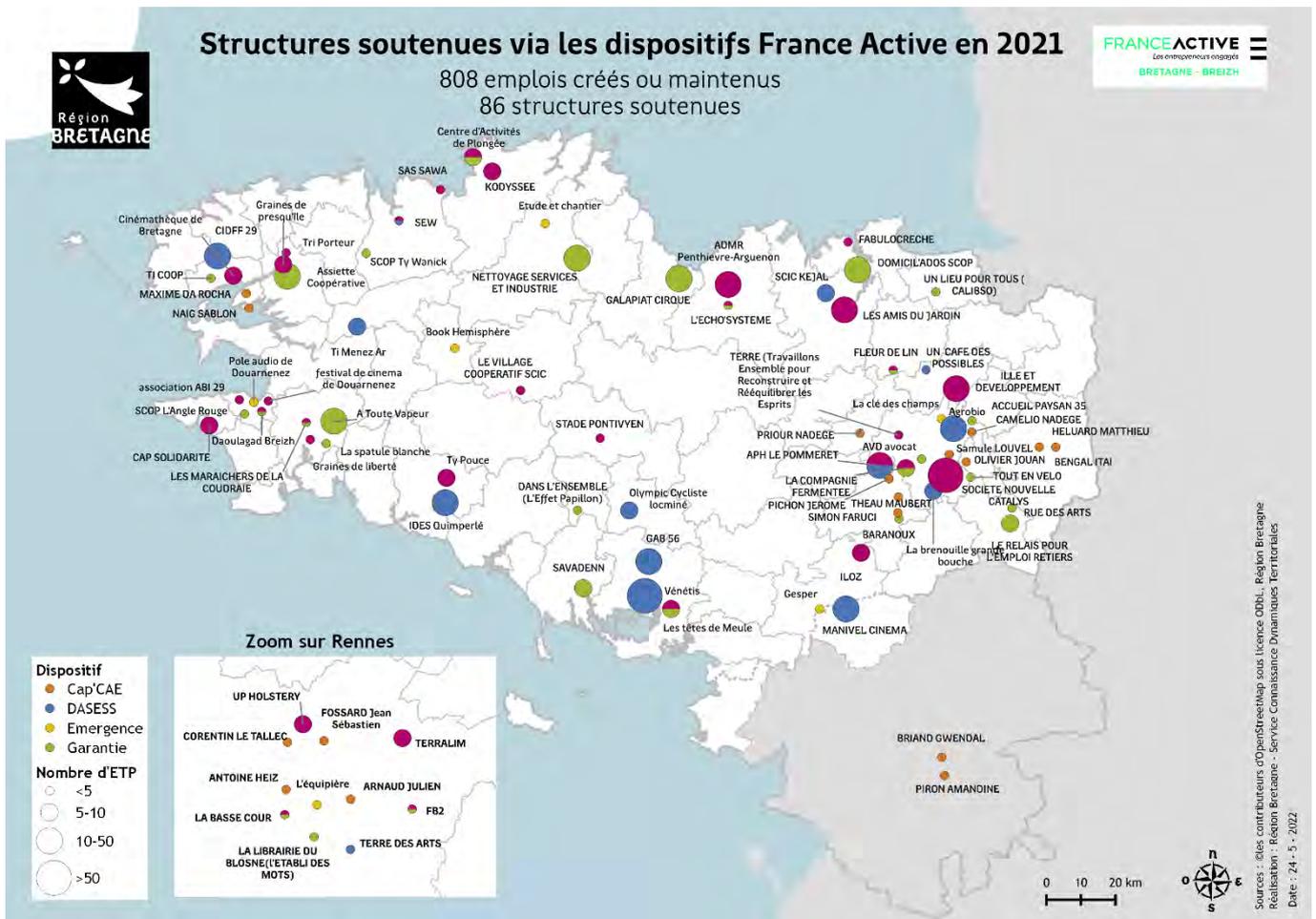
3.3 Focus sur FAB (France Active Bretagne)

Rappel du dispositif : France Active Bretagne est une association qui soutient les structures d'utilité sociale grâce à de nombreux dispositifs (création, développement, difficulté économique). La Région Bretagne abonde les différents fonds gérés par France Active Bretagne.

Le total des aides octroyées en 2021 par la Région Bretagne à FAB (France Active Bretagne) est de 390 000 € soit environ 8% du budget total du soutien à l'innovation sociale et à l'ESS. Les différents fonds gérés par FAB interviennent aux différents stades de la vie d'un projet ou d'une structure (Cap CAE pour soutenir les porteurs de projet accompagnés par une CAE dans leurs investissements, Cap création ESS pour la réalisation d'études de faisabilité, FINES pour soutenir le développement des structures, DASESS pour aider les structures en grandes difficultés). Le DLA (Dispositif Local d'Accompagnement) qui apporte des prestations de conseil n'apparaît pas sur la carte (173 000 €) car il n'est pas seulement opéré par FAB. A ce montant s'ajoutent des crédits en investissement pour abonder les fonds destinés aux entreprises de l'ESS.

86 structures de l'ESS (hors garanties) ont pu bénéficier de ces aides en 2021.

Information à prendre en compte : le DLA n'apparaît pas sur la carte



3.4 Focus sur FDVA, la formation des bénévoles

Rappel du dispositif : Accordée via un appel à projets, cette aide vise à soutenir les associations dans la mise en œuvre des actions de formation au bénéfice des bénévoles, élus ou responsables d'activités. Le Fonds de Développement pour la Vie Associative (FDVA) a pour objet de contribuer au développement des associations, à l'exception de celles qui interviennent dans le domaine des activités physiques et sportives, notamment par l'attribution de concours financiers destinés à soutenir la réalisation des projets associatifs de formation des bénévoles élus ou responsables d'activités. Depuis 2021, le FDVA est piloté par la Région Bretagne avec des crédits Région et Etat (200 000 € chacun) dans le cadre d'une délégation de compétences.

Au titre de ce dispositif, ce sont 400 490 € de subventions qui ont été versées à 142 associations.

Formation des bénévoles en 2021

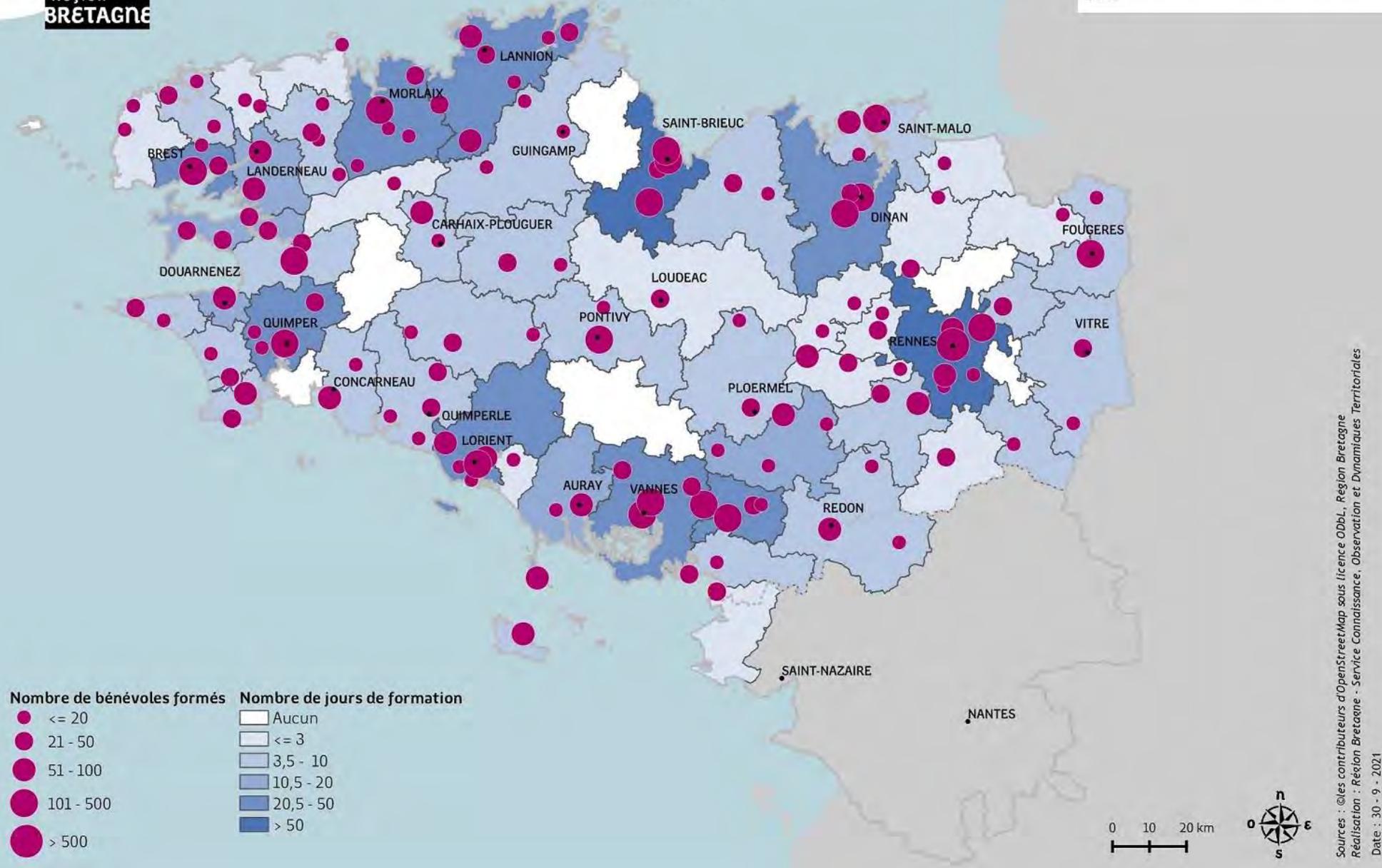
Actions financées par la Région et l'Etat (9843 bénévoles formés dont 610 en visio)

Envoyé en préfecture le 14/10/2022

Reçu en préfecture le 14/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221013-22_DIRECODAEI01-DE



4. Soutien à l'agriculture

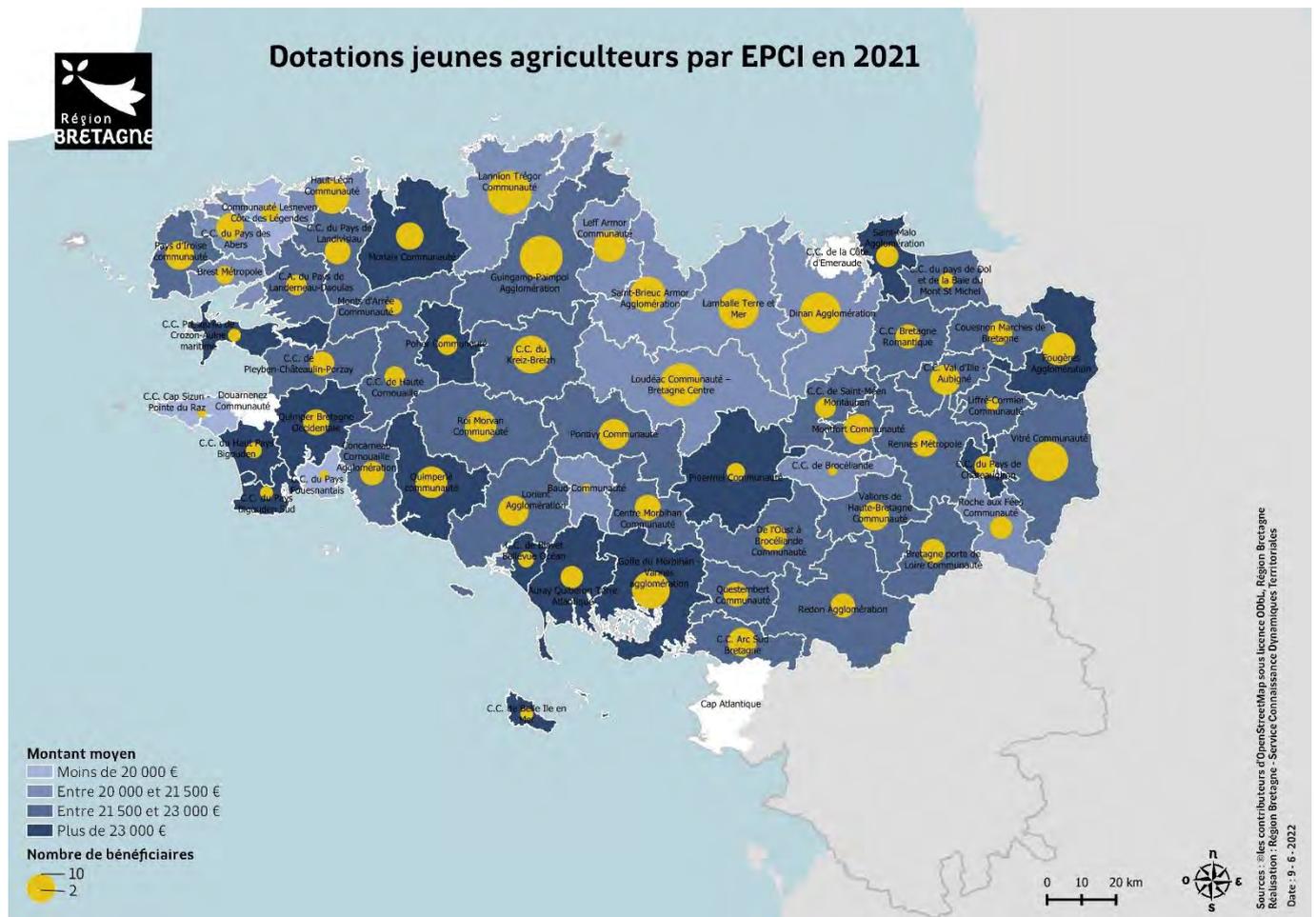
Le soutien à l'agriculture se rapporte au programme 207 qui a pour objectif d'améliorer la performance des exploitations agricoles et des filières de production alimentaire.

4.1 Aperçu général

Le total des aides directes octroyées par la Région en 2021, en soutien à l'agriculture, est de 70,7 M€ (16,9 M€ provenant de la Région Bretagne et 53,8 M€ du FEADER-Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural) en 2021 pour 6432 exploitations, tous dispositifs confondus. En 2020, 51,6 M€ avaient permis de soutenir 5505 exploitations.

4.2 Focus sur les dispositifs d'accompagnement à l'installation

Les dispositifs d'aide à l'installation (SIA + de 40 ans, DJA, prêt d'honneur, mise en réserve) ont bénéficié en 2021 à 576 porteurs de projet. Ces aides représentent près de 1,3 M€ de crédits Région et sont portées à **13 M€ tous financeurs confondus, dont 8,9 M€ de FEADER.**



Dotation Jeunes Agriculteurs

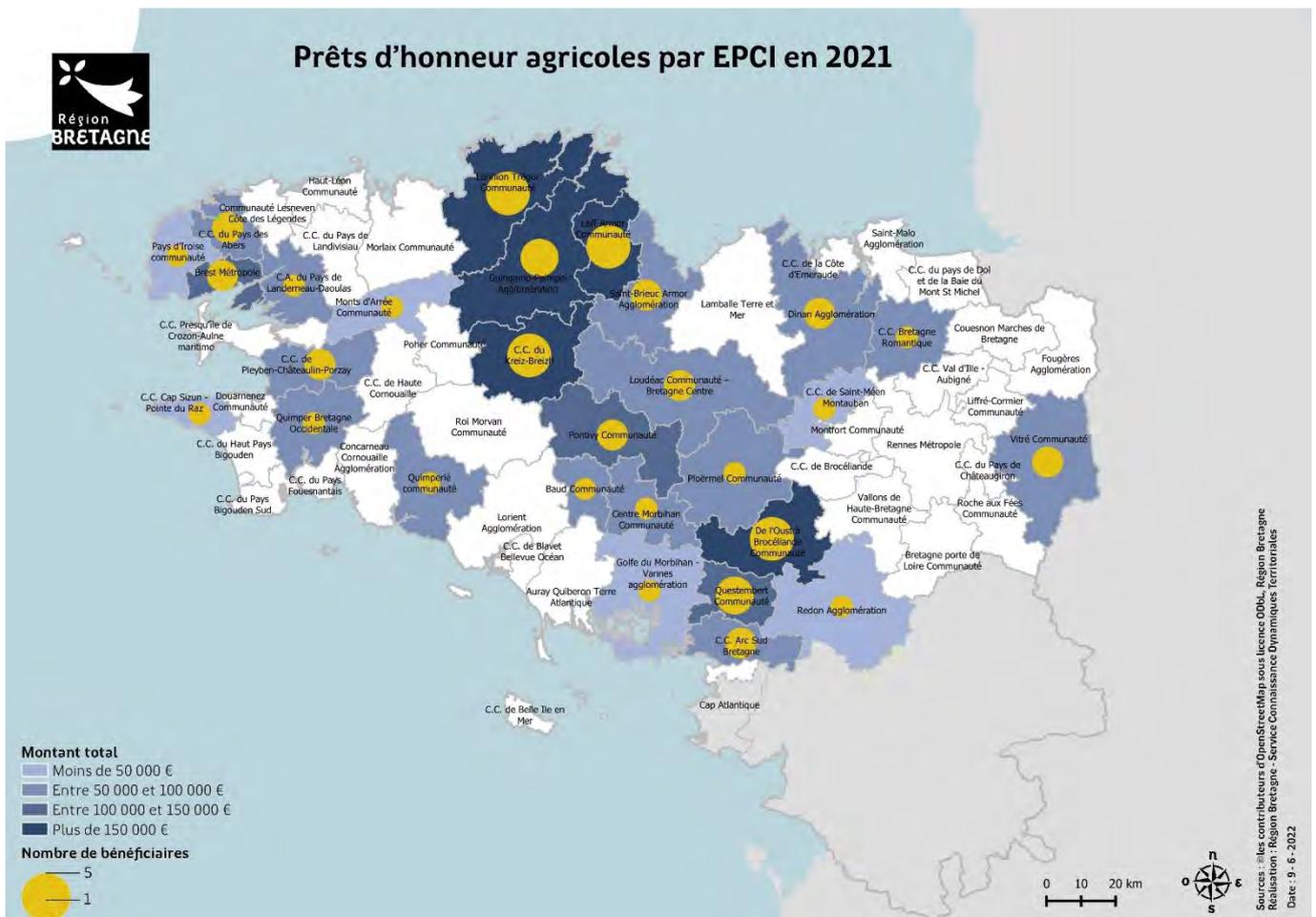
Rappel du dispositif : La dotation jeune agriculteur ou "DJA" est une aide au démarrage (aide à la trésorerie) en capital qui est versée au minimum en deux tranches sur une durée maximale de 5 ans. La DJA permet d'accompagner les jeunes agriculteurs dans leur installation grâce aux formations dispensées et aux outils mis à disposition comme le Plan d'entreprise. En outre, le dispositif reste très attractif chez les agriculteurs de 40 ans et moins. Le dispositif permet de faciliter l'installation particulièrement en hors cadre familial et se voit privilégier par les exploitations collectives.

- **Ce soutien représente en moyenne 22 150 € par jeune installé en 2021.**
- **507 bénéficiaires en 2021 pour un montant total de 11 M€ dont 8,9 M€ de FEADER.**

Prêt d'honneur

Rappel du dispositif : Le prêt d'honneur permet de faciliter l'installation des jeunes et la reprise des exploitations. Le prêt d'honneur est un prêt sans intérêt et sans garantie. Il aide le porteur de projet à consolider ses fonds propres, à sécuriser ses besoins de démarrage. Il constitue un label qualité pour les partenaires bancaires grâce notamment à l'expertise du comité d'agrément composé de chefs d'entreprises et d'experts. Avec ce prêt, le porteur de projet peut financer son besoin en fonds de roulement et/ou ses investissements. Il vient en complément d'un financement bancaire.

- En moyenne 42 **450 € sont octroyés par projet.**
- En 2021 ce sont 53 porteurs de projets qui ont pu bénéficier d'un prêt d'honneur, ce qui représente **2,25 M€ tous financeurs confondus.**



4.3 Focus sur les Etats Généraux de l'Installation-Transmission

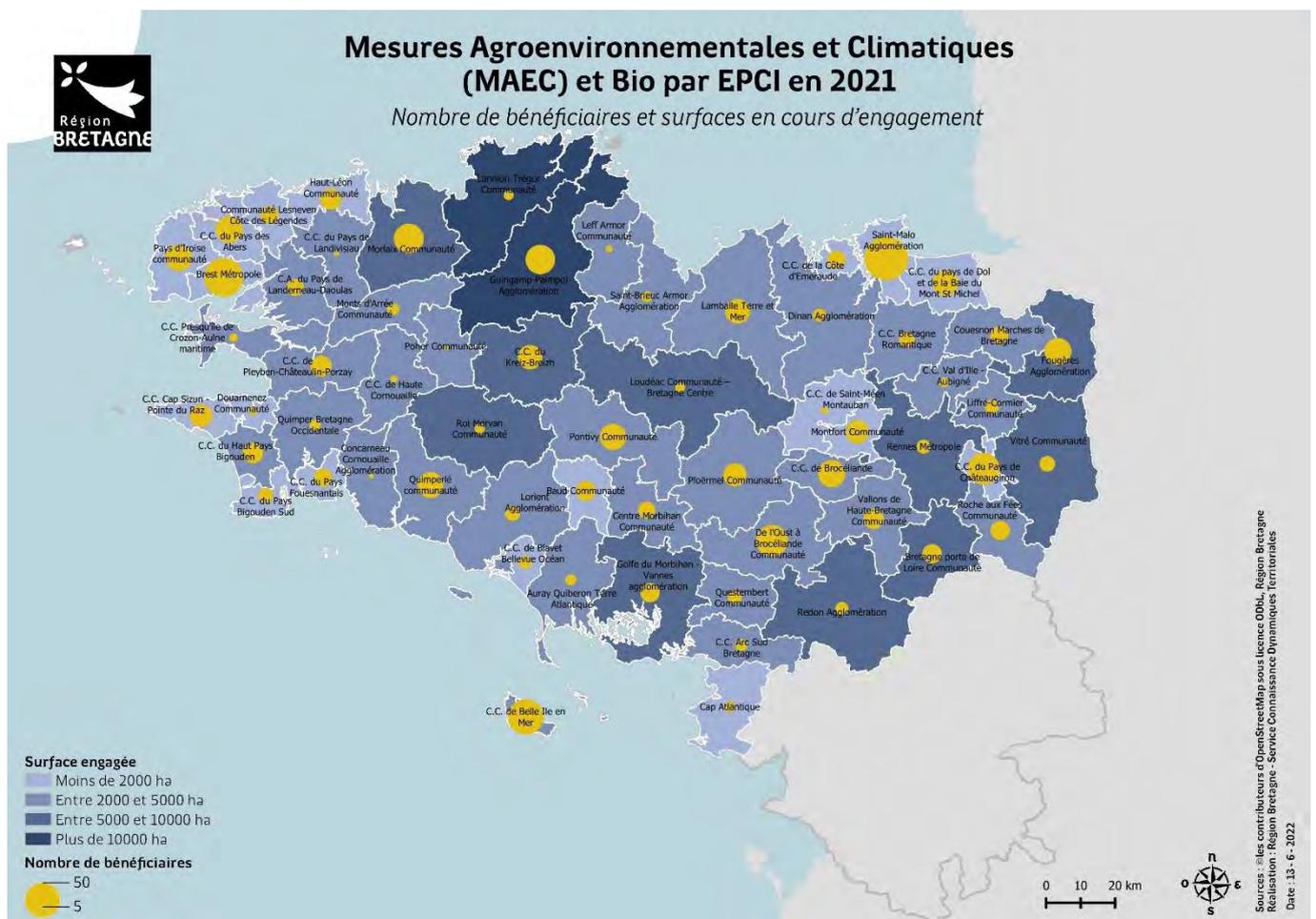
La Bretagne doit relever le défi majeur du renouvellement des générations, enjeu clé pour le maintien de notre agriculture. Si la dynamique d'installation reste à un niveau intéressant en Bretagne, les sujets de l'attractivité du métier d'agriculteur et de la transmission des exploitations sont aujourd'hui plus que jamais cruciaux. La gestion du foncier représente par ailleurs un prérequis pour la réussite des installations en agriculture.

C'est à ce titre qu'ont été organisés les **Etats généraux de l'Installation-Transmission** (EGIT), afin de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés dans le but de concourir collectivement à l'amélioration des conditions de renouvellement générationnel en agriculture et d'atteindre à compter de 2028 l'objectif de 1 000 installations aidées par an en Bretagne.

4.4 Focus sur le dispositif MAEC et soutien à l'Agriculture Biologique

Rappel du dispositif : Les MAEC sont des mesures contractuelles volontaires qui permettent d'accompagner les exploitations agricoles qui s'engagent dans le développement de pratiques agroécologiques combinant performance économique et performance environnementale. La Région accompagne également les agriculteurs pour convertir ou maintenir leurs pratiques et méthodes en matière d'agriculture biologique dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'eau et des sols, de limitation du recours aux intrants (notamment en supprimant les intrants chimiques), de maintien du taux de matière organique des sols, de respect des équilibres écologiques, ou encore d'amélioration du bien-être animal.

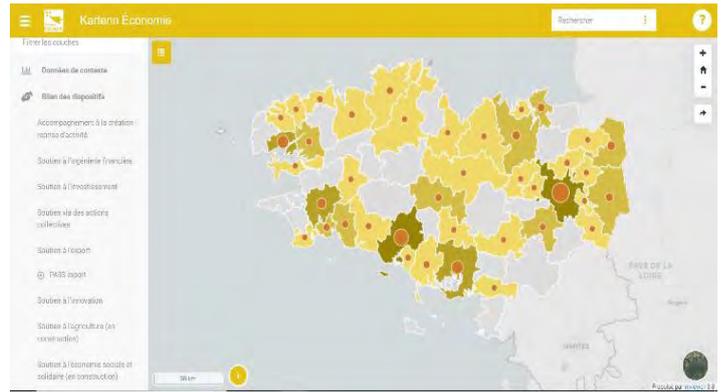
En 2021 la Région a accompagné 4434 bénéficiaires à hauteur de **5 M€** (MAEC/bio, Breizh bocage, Breizh Forêt Bois, PASS bio, AEP, recherche appliquée, agriculture de conservation des sols). Tous financeurs confondus ce **montant est porté à près de 56 M€** dont 32,5 M€ de FEADER.



- **En 2021, 4 213 dossiers ont été soutenus au titre des MAEC et de la BIO à hauteur de 36 K€ de crédits Région (45 M€ tous financeurs confondus dont 32 M€ de FEADER).**

5. Vers un Kartenn Economie pour capitaliser sur les bilans annuels

Kartenn désigne la carte en breton. C'est aussi l'application de cartographie interactive mis au point par le SCODYT (Service Connaissance et Dynamique Territoriale). Kartenn repose sur l'outil mvviewer développé en interne, et permet en complément de GéoBretagne de valoriser les données géographiques ou cartographiables produites par les services de la Région et offre des fonctionnalités de visualisation, d'interrogation et de partage. On peut notamment y trouver : les lycées, l'inventaire du patrimoine breton, les infrastructures de transport régional, les espaces naturels, ou encore les sites régionaux. Il permet de valoriser les données, faciliter leur diffusion.



En complément des thématiques déjà engagées, nous engageons un travail de capitalisation sur les bilans des aides économiques au sein d'un Kartenn Economie.



Kartenn Economie est également conçu par le SCODYT, en collaboration avec la Direction du développement économique.

Il contiendra les aides économiques de la collectivité, permettant ainsi de mettre en avant de manière visuelle **l'action régionale dans le domaine du développement économique sur le territoire**. Dans sa première version, ce projet de Kartenn Economie recense cette année les aides **au développement et à l'innovation des entreprises mais il a vocation à s'enrichir au fil des bilans annuels.**

➔ <https://kartenn.region-bretagne.fr/economie/#>

6. Synthèse du bilan des aides économiques aux entreprises

Type de soutien	Montant total	Nombre de bénéficiaires
Développement des entreprises (SPE)	91 763 397 €	7755
Soutien à l'innovation des entreprises (SIS)	18 033 621 €	288
Soutien à l'innovation sociale et l'ESS (SISESS)	4 719 058 €	232
Soutien à l'agriculture (SAGRI)	16 960 244 € (+53 799 749 € de FEADER)	6432
TOTAL	185 275 979 €	14 707

Evolution des montants attribués entre 2020 et 2021



2^{ème} partie : Rapport annuel réglementaire relatif
aux dépenses consacrées aux aides d'État * en
2021, par les collectivités territoriales et leurs
groupements, sur le territoire breton

* : voir glossaire en annexe 1

Les dispositions de l'article L.1511-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) confient aux Régions le soin d'établir un rapport annuel recensant les aides et régimes d'aides mis en œuvre sur le territoire au cours de l'année civile, par les collectivités territoriales et leurs groupements.

Cette obligation constitue la transposition en droit national du règlement (UE) n°2015/1589 portant modalités d'application de l'article 108 du TFUE qui prescrit l'obligation pour chaque Etat membre de fournir chaque année un rapport recensant la totalité des aides allouées aux entreprises au cours de l'année précédente.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) précise que le rapport annuel donne lieu à un débat devant le Conseil Régional.

Les informations présentées en annexes sont le fruit de la collecte par les services de la Région :

- d'une part des aides versées par la Région elle-même,
- d'autre part des données déclarées par les collectivités infra-régionales bretonnes,

sur la base de modèles définis par le Ministère de l'Intérieur, conformément à l'instruction ministérielle (référence 22-002897-D) du 14 février 2022 (relative à la mise en œuvre de l'article L.1511-1 du CGCT).

Toutefois, le périmètre de ce rapport ne couvre néanmoins qu'une partie du champ d'intervention du Conseil régional au titre de sa compétence économique de soutien aux activités économiques et aux entreprises.

1. Circuit de transmission des données entre les Régions, l'Etat, et la Commission Européenne

Les tableaux synthétiques par types d'aides établis par les Régions sur la base des modèles nationaux sont communiqués aux Préfets de Région avant le 31 mai de chaque année, afin d'être transmis à la Direction Générale des Collectivités Territoriales du Ministère de l'Intérieur (DGCL) pour consolidation et transmission au Secrétariat Général des Affaires Européennes (SGAE). Ce dernier transmet alors à la Commission européenne, avant le 30 juin, un compte-rendu exhaustif des aides octroyées par l'ensemble des autorités publiques sur le territoire national.

Méthodologie de recensement des données sur le territoire de la région Bretagne

2.1- Périmètre du recensement des textes juridiques

Pour répondre à la demande de la Commission européenne, la DGCL a transmis aux Régions un tableau synthétisant les informations à renseigner. Ce tableau recense les aides octroyées et mandatées par l'ensemble des collectivités territoriales bretonnes en 2021, en appui sur :

- Les régimes d'aides découlant du RGEC (Règlement général d'exemption par catégorie N°651/2014), modifié par les règlements (UE) 2017/1084, (UE) 2020/972 et (UE) 2021/1237,
- Les régimes d'aides notifiés sur la base de l'encadrement temporaire pour lutter contre les effets de la COVID19,
- Les régimes d'aides exemptés en faveur des œuvres audiovisuelles,
- Les aides individuelles, c'est-à-dire celles soumises à l'autorisation préalable de la Commission européenne pour des projets spécifiques qui visent une entreprise ou un projet de développement économique particulier.

Les aides adossées aux règlements *de minimis*, par exemple, ne font donc pas partie de ce périmètre.

Les aides recensées correspondent aux montants mandatés durant l'année 2021 (et non aux montants votés). Ne sont donc présentées dans ce rapport que les aides versées aux bénéficiaires sur la base des régimes notifiés, des régimes exemptés et des aides individuelles, conformément aux instructions de la DGCL de février dernier.

2.2- Méthodologie de recensement des données pour la Région Bretagne

En Bretagne, outre la Région, ont été sollicités les 4 Départements, les 58 EPCI et les 2 Métropoles. Il est à noter que les communes ont été exclues du recensement.

Afin de recenser les aides mandatées par les différentes collectivités territoriales et leurs groupements, la Région Bretagne a procédé en trois étapes :

- La première étape a consisté à mettre à jour le fichier des référents des collectivités infra-régionales, en charge de la transmission des données à la Région.
- La seconde étape a consisté à solliciter par mail les référents de chaque collectivité et à leur proposer des explications sur les attendus, par voie de webinaires, dans un esprit didactique afin de leur fournir tous les éléments utiles à la complétude des différents tableaux. Toutes les collectivités infra-régionales ayant demandé des renseignements ont été ainsi systématiquement accompagnées.
18 collectivités ont ainsi participé aux webinaires (deux fois moins que l'an passé) ce qui peut s'interpréter comme une montée en autonomie de leurs référents aides d'Etat sur cet exercice récurrent de déclaration.
- La troisième étape a consisté à relancer autant que de besoin les retardataires par mails et par téléphone, de façon individuelle.

Les collectivités infra ont massivement répondu à cette obligation réglementaire : **pour la première fois, 100% d'entre elles ont répondu** (contre 98% en 2021 et 2020).

16 EPCI ont déclaré ne pas avoir versé d'aides d'Etat sur les textes suscités en 2021 (contre 15 en 2020, et 22 en 2019).

Le détail des montants est présenté ci-dessous.

3. Bilan des aides déclarées et des régimes d'aides mobilisés

Le total des aides mandatées et déclarées par l'ensemble des Collectivités Territoriales bretonnes sollicitées (y compris les aides versées au titre des régimes de lutte contre les effets de la COVID 19) **s'élève à :**

- 54 156 **059 €**, *versus* 70 534 **140 € en 2020** (et 49 681 **431 € en 2019**),
- pour un total de 18 809 bénéficiaires (contre 16 567 en 2020).

Répartition	TOTAL	Région Bretagne	Conseils départementaux *	ECPI et Agglo
Montant des aides en M€	54,16	32,18	2,61	19,37
Nombre de bénéficiaires	18 809	3 465	7 654	7 690

* : concernent les aides à la protection sociale et les aides à l'emploi.

Les aides à la protection sociale des agents de la fonction publique, si elles ne représentent que 3 % de ce total, **bénéficient à un grand nombre d'agents** : 10 711 (versus 9 174 agents bénéficiaires en 2020).

Répartition HORS AIDES à la PROTECTION SOCIALE	TOTAL	Région Bretagne	Conseils départementaux	ECPI et Agglo
Montant des aides en M€	52,54	31,96	1,65	18,93
Nombre de bénéficiaires	8 098	1 647	1 000	5 451

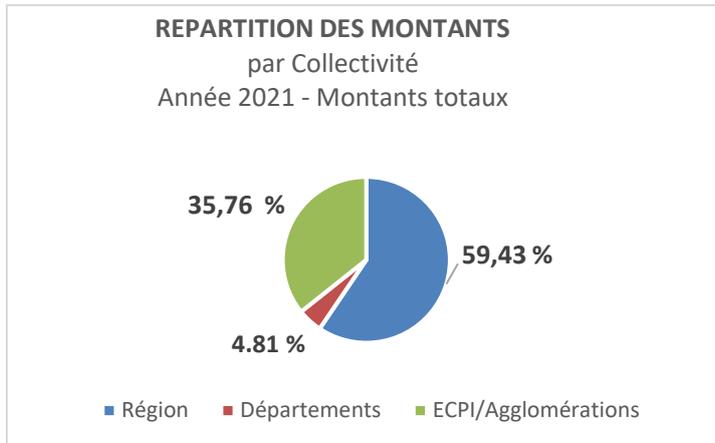
Hors aides à la protection sociale des agents, les aides mandatées aux entreprises (structures ayant une activité économique) et déclarées par les Collectivités bretonnes en 2021 se montent à 52 539 **970 €** pour un total de 8 098 bénéficiaires.

Le **montant total d'aides de 2021, s'il est inférieur à celui de 2020 (69 243 114 €) est supérieur à celui de 2019 (48 711 407 €).**

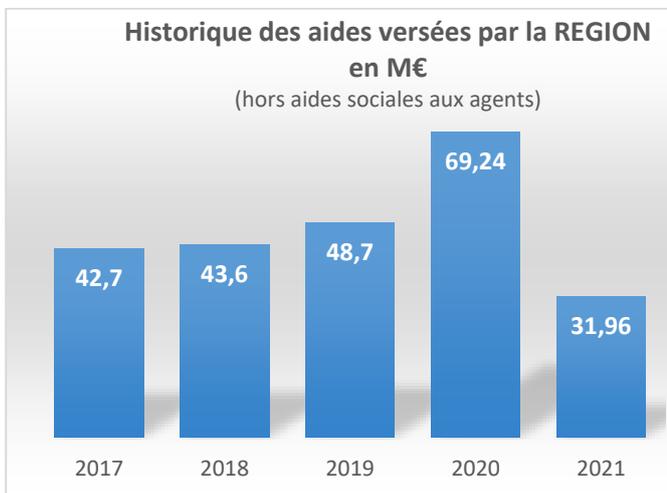
Cette différence s'explique par un moindre soutien sur les régimes exemptés découlant du RGEC. En effet les soutiens sur le régime d'aides COVID19 ont quant à eux progressé d'un million d'euros entre 2020 et 2021. De même, les aides au secteur audiovisuel ont progressé de 0.7 M€ en 2021.

3.1- Poids des collectivités dans les montants octroyés et évolution des montants octroyés

- En 2021, le poids désormais mineur des départements est la conséquence de la limitation de leur soutien à l'emploi et aux aides sociales. Les EPCI et Agglomérations représentent un tiers des montants d'aides mandatés sur les textes ciblés par cette requête.



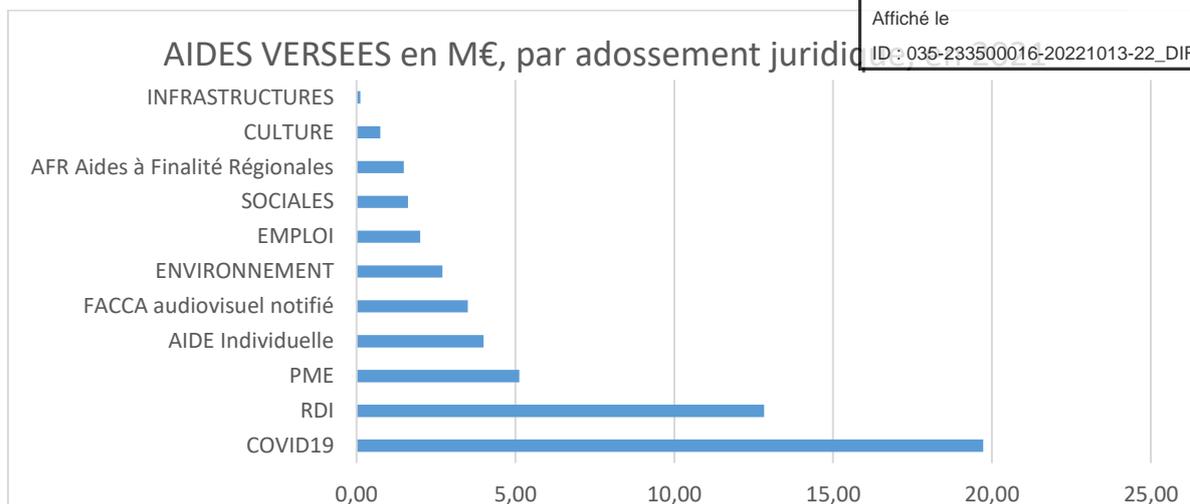
- 59,43 % pour la Région Bretagne (versus 78% en 2020),
- 4,81 % pour les Départements (versus 3% en 2020)
- 35,76 % pour les EPCI et Agglomérations, contre 19% en 2020.



Après avoir connu une très forte hausse dans le contexte inédit de la pandémie l'an passé, les montants payés en 2021 par la Région reflètent ce contre coup des priorisations données aux paiements en 2020.

3.2- Mobilisation des différents textes : **régime d'exemption relevant du RGEC, aide individuelle notifiée, régimes notifiés, et régimes temporaires destinés à lutter contre les effets négatifs de la COVID19 en 2021**

De même qu'en 2020, le régime d'aides le plus mobilisé en 2021 a été le régime d'aides en faveur de la lutte contre la COVID 19. Ce sont ainsi plus de 19 M€ qui ont irrigué les territoires, au bénéfice de 6 069 entreprises (5 035 entreprises en ayant déjà bénéficié en 2020).



Les 6 principaux adossements mobilisés en 2021 sont :

- Le régime d'aides SA.56985 de lutte contre la COVID19, en faveur de 6 069 bénéficiaires.
- Le régime d'aides « RDI » pour la recherche, le développement et l'innovation, en faveur de 333 bénéficiaires,
- Le régime d'aides « PME » : investissements, conseil, salons, innovation, jeunes pousses, en faveur de 387 bénéficiaires,
- L'aide individuelle, en faveur d'un destinataire,
- Le régime d'aides notifié pour l'audiovisuel, en faveur de 262 bénéficiaires, et
- Le régime d'aides « ENVIRONNEMENT » en faveur de 4 bénéficiaires.

Le détail des 54.16 M€ d'aides mandatées en 2021 sur le territoire breton en faveur des 18 809 bénéficiaires entreprises est présenté dans les tableaux ci-dessous, par finalité d'aide et par collectivité.

Régimes d'aides	REGION Bretagne		EPCI		DEPARTEMENT		TOTAL	
	Montant en € / et en %	Nombre de bénéficiaires / et en %	Montant en € / et en %	Nombre de bénéficiaires / et en %	Montant en € / et en %	Nombre de bénéficiaires / et en %	Montant en M€ / et en %	Nombre de bénéficiaires / et en %
RDI	11 060 483 €	296	1 768 344 €	37			12 828 827 €	333
	34,37%	8,54%	9,13%	0,48%			23,69%	1,77%
COVID 19	5 513 967 €	959	14 205 321 €	5 110			19 719 288 €	6 069
	17,13%	27,68%	73,36%	66,45%			36,41%	32,27%
PME	3 531 693 €	110	1 588 037 €	277			5 119 730 €	387
	10,97%	3,17%	8,20%	3,60%			9,45%	2,06%
CULTURE	747 628 €	2					747 628 €	2
	2,32%	0,06%					1,38%	0,06%
AFR	117 108 €	3	1 370 894 €	27			1 488 002 €	30
	0,36%	0,09%	7,08%	0,35%			2,75%	0,16%
EMPLOI travailleur défavorisés	660 548 €	9			1 650 100 €	1 000	2 310 648 €	1 009
	2,05%	0,26%			63,28%	13,07%	4,27%	5,36%
Infrastructures locales	125 000 €	1					125 000 €	1
	0,39%	0,03%					0,23%	0,01%
Aides individuelles à caractère social	226 140 €	1 818	432 487 €	2 239	957 462 €	6 654	1 616 089 €	10 711
	0,70%	52,47%	2,23%	29,12%	36,72%	86,93%	2,98%	56,95%
Aide notifiée	4 000 000 €	1					4 000 000 €	1
	12,43%	0,03%					7,39%	0,01%
ENVIRONNEMENT	2 698 247 €	4					2 698 247 €	4
	8,38%	0,12%					4,98%	0,02%
FACCA audiovisuel	3 502 600 €	262					3 502 600 €	262
	10,88%	7,56%					6,47%	1,39%
TOTAL	32 183 414 €	3 465	19 365 083 €	7 690	2 607 562 €	7 654	54 156 059 €	18 809

Les tableaux synthétiques récapitulant l'ensemble des aides mandatées, par collectivité et par régime d'aides sont présentés en annexe 2.

Conclusion

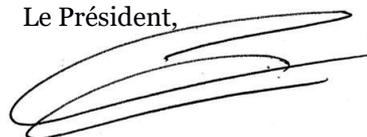
L'appui technique aux collectivités infra-régionales réalisé sous forme de webinaires et de contacts individuels téléphoniques, ainsi que les nombreuses relances aux retardataires ont permis d'obtenir un excellent taux de réponse de 100% à cette obligation réglementaire.

Le régime d'aides en faveur de la lutte contre la COVID19 a été le plus utilisé en 2021.

Ainsi, il vous est proposé :

- De prendre acte de la communication du « Rapport réglementaire relatif aux dépenses **consacrées aux aides d'État en 2021** », par les collectivités territoriales et leurs groupements, sur le territoire breton ;
- De prendre acte de la communication du rapport sur les aides économiques de la Région aux entreprises en 2021.

Le Président,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

ANNEXE 1 : GLOSSAIRE

AIDES d'ETAT notions :

L'Union européenne s'est construite sur la libre circulation des biens, services, capitaux et des personnes. Une des conditions pour que le marché unique fonctionne est que les biens circulent librement, dans l'assurance d'une concurrence saine, loyale et non faussée sur ce marché intérieur. La Commission considère en effet que la concurrence est nécessaire car elle permet le progrès social, le développement économique et des prix plus bas pour les consommateurs. Aussi est-elle extrêmement vigilante sur toute distorsion de concurrence : elle lutte contre toutes les situations de monopole pour garantir une concurrence équitable.

En conséquence, sauf pour les exceptions autorisées, la Commission n'autorise pas en principe les autorités publiques (Etat, Régions, EPCI, Agglomérations ...) **à donner aux structures** ayant une activité économique (associations, sociétés de droit privés : SAS, SARL, EIRL, etc...) **des « aides publiques »** (appelées « **aides d'Etat** »), car elles faussent par nature la concurrence.

Les aides publiques doivent permettre de rétablir une situation économique dégradée par des causes extérieures au marché ; **l'intervention publique ne doit pas excéder ce qui est strictement nécessaire pour atteindre les objectifs.**

La doctrine de la Commission est forgée dans l'article 107 du TFUE (Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne) qui précise les aides compatibles avec le marché intérieur ou qui peuvent l'être, de celles qui sont incompatibles, exception faite des dérogations :

« 1. Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions ».

Le respect de la réglementation des aides d'Etat est d'autant plus important que la Commission européenne recense régulièrement les aides octroyées et les contrôle.

Toute aide contrôlée « illégale » doit en effet être restituée par son bénéficiaire dans un délai de 4 mois, entraînant **difficultés économiques pour le bénéficiaire et risques pour l'image de la Région.**

RGEC (règlement général d'exemption par catégorie) :

La Commission européenne a adopté **un ensemble de règlements, d'encadrements, de lignes directrices, qui fixent les critères de compatibilité des aides d'Etat avec le Traité de Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).**

Les aides exemptées de notification sont ainsi réputées compatibles avec le TFUE dès lors qu'elles respectent les conditions prévues par les règlements d'exemption.

La Commission européenne a ainsi adopté le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) en 2014 et l'a modifié. Le RGEC prévoit 13 catégories d'aides.

DE MINIMIS :

La Commission européenne considère que les aides *de minimis* sont compatibles avec le TFUE. A ce titre, ces aides **ne sont pas considérées comme des aides d'Etat mais sont néanmoins assujetties à une réglementation spécifique.**

Les aides adossées à ce règlement ne sont donc pas recensées dans ce rapport, même si elles sont octroyées à des entreprises.

Régime AFR (Aides à Finalité Régionale)

Les aides « AFR » sont des aides autorisées par la Commission car elles contribuent à la cohésion territoriale et au **développement économique et social des zones les plus défavorisées de l'union européenne dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ; elles ont pour but de réduire les disparités économiques au sein de l'Union européenne.**

Le régime d'aide AFR (SA.58979) permet d'aider certaines communes préalablement sélectionnées avec des taux d'aide légèrement plus élevés et de financer donc plus fortement les projets se situant sur ces territoires. Les zones pré-éligibles AFR sont celles qui remplissent certains critères socio-économiques (PIB, taux de chômage).

Encadrement temporaire COVID 19

Face à pandémie de COVID 19, la Commission européenne a rapidement adopté, dès mars 2020, un encadrement temporaire destiné à lutter contre les effets de la COVID19. Les Etats membres ont ainsi pu notifier des régimes

Envoyé en préfecture le 14/10/2022

Reçu en préfecture le 14/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221013-22_DIRECODAEI01-DE

d'aides temporaires dont certains ont été ouverts aux collectivités territoriales. C'est le cas du régime d'aides SA.56985 qui doit prendre fin au 30/06/2022 ; il a servi d'adossement juridique

ANNEXE 2 : Tableaux récapitulatifs des aides versées en 2021 : REGIMES d'AIDES ACTUELS

Finalité	Intitulé	Forme de l'aide	Type	Référence	Durée	Total			Région BRETAGNE			Départements bretons			Communes et groupements bretons			Montant des cofinancements FESI	Base juridique	Observations
						Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nbre de bénéficiaires			
						Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties				
AFR	Régime cadre exempté relatif aux aides à finalité régionale	subventions et bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.58979	du 12/10/2020 au 31/12/2023	331 037	-	8							331 037		8	RGECL 65/12014 - art. 13 et suivants et décret n° 2014-758 du 2 juillet 2014 relatif aux Zones AFR et aux zones d'aides		
PME	Régime cadre d'aides en faveur de l'investissement des PME	PME - Subventions	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	645 435	-	42	614 233		16				31 202		26	RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
PME	Régime cadre d'aides en faveur de l'investissement des PME	PME - avances récupérables	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	1 441 068	287 993	14	1 441 068	287 993	14							RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
PME	Régime cadre d'aides aux services de conseil en faveur des PME et d'aide - Subventions	Conseils aux PME - Subventions	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	6 504	-	4	6 504		4							RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
PME	Régime cadre d'aides à la participation des PME aux foires - Subventions	Foires - Subventions	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	340 819	-	5	340 819		5							RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
PME	Régime cadre d'aides à l'innovation en faveur des PME - subventions	Innovation PME - subventions	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	127 000	-	14							127 000		14	RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
PME	Régime cadre d'aides à l'innovation en faveur des jeunes pousses - subventions	jeunes pousses - subventions	régime exempté	SA.59106	du 19/10/2020 au 31/12/2023	47 375	-	1	47 375		1						47 375	RGECL 65/12014 - art. 17 et suivants		
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de recherche et de développement (RGEFC)	Recherche industrielle - subventions	régime exempté	SA.58995	du 13/10/2020 au 31/12/2023	326 797	-	5	83 376		1				243 421		4			
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de recherche et de développement (RGEFC)	Développement expérimental - subventions	régime exempté	SA.58995	du 13/10/2020 au 31/12/2023	5 935 818	-	196	5 935 818		196									
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de recherche et de développement (RGEFC)	Développement expérimental - avances récupérables	régime exempté	SA.58995	du 13/10/2020 au 31/12/2023	2 489 910	411 521	26	2 489 910	411 521	26									
RDI	Régime cadre d'aides en faveur des pôles d'innovation (RGEIC)	pôles d'innovation - subventions	régime exempté	SA.58995	du 13/10/2020 au 31/12/2023	2 313 591	-	18	1 852 184		10				461 407		8	RGECL 65/12014 - art. 25 et suivants		
RDI	Régime cadre d'aides à l'innovation en faveur des PME (RGEIC)	Innovation PME - subventions	régime exempté	SA.58995	du 13/10/2020 au 31/12/2023	325 231	-	51	325 231		51							RGECL 65/12014 - art. 25 et suivants		
EMPLOI	Régime cadre d'aides à l'embauche de travailleurs défavorisés sous forme de subventions et bonifications	embauche travailleurs défavorisés - Subventions et bonifications	régime exempté	SA.58982	du 12/10/2020 au 31/12/2023	1 999 578	-	1005	349 478		5	1 650 100			1 000			RGECL 65/12014 - art. 32 et suivants		
CULTURE	Régime cadre d'aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine - subventions	culture et conservation du patrimoine - subventions	régime exempté	SA.42681	du 10/07/2015 au 31/12/2023	690 000	-	1	690 000		1							RGECL 65/12014 - art. 53		
INFRASTRUCTURES LOCALES	Régime cadre d'aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales	infrastructures locales - prêts et avances récupérables	régime exempté	SA.58980	du 12/10/2020 au 31/12/2023	125 000	74 216	1	125 000	74 216	1							RGECL 65/12014 - art. 56		
AIDES INDIVIDUELLES A CARACTERE SOCIAL	Aides à la protection sociale complémentaire des agents de la fonction publique	Aide à la protection sociale complémentaire	régime notifié	N 495/2010	10/11/2017	1 616 089	-	10711	226 140		1 818	957 462		6 654	432 487		2 239	107-2 TFUE		
Aide Notifiée	Soutien au maintien du trafic transmanche opéré par la BRITTANY FERRIES	Subvention	Aide notifiée	SA.62193	le 23/09/2021 (et publiée au JOUE le 18/02/2022)	4 000 000	-	1	4 000 000		1									
TOTAL						22 761 252	773 730	12 103												

Envoyé en préfecture le 14/10/2022

Reçu en préfecture le 14/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221013-22_DIRECODAEI01-DE

Tableaux récapitulatifs des aides versées en 2021 : ANCIENS REGIMES d'AIDES

Finalité	Intitulé	Forme de l'aide	Type	Référence	Durée	Total			Région BRETAGNE			Départements bretons			Communes et groupements bretons			Montant des cofinancements FESI	Base Juridique
						Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Nb bénéf		
						Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties (en euros)		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties (en euros)		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties (en euros)		Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties (en euros)			
AFR	Régime cadre exempté relatif aux aides à la participation des Foires - Subventions	subventions et bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.39252	du 01/07/2014 au 31/12/2020	1 156 965	-	22	117 108	-	3							RGEC 651/2014 - art. 13 et suivants et décret n° 2014-758 du 2 juillet 2014 relatif aux aides à la participation des Foires - Subventions	
PME	Régime cadre d'aides en faveur de PME - Subventions	PME - Subventions	régime exempté	SA.52394	du 01/01/2015 au 31/12/2020	2 050 052	-	288	620 217	-	51							RGEC 651/2014 - art. 17 et suivants	
PME	Régime cadre d'aides en faveur de PME - avances récupérables	PME - avances récupérables	régime exempté	SA.52394	du 01/01/2015 au 31/12/2020	447 637	126 411	14	447 637	126 411	14							RGEC 651/2014 - art. 17 et suivants	
PME	Régime cadre d'aides aux services de Conseils aux PME - Subventions	Conseils aux PME - Subventions	régime exempté	SA.52394	du 01/01/2015 au 31/12/2020	10 870	-	4	10 870	-	4							RGEC 651/2014 - art. 17 et suivants	
PME	Régime cadre d'aides à la participation des Foires - Subventions	Foires - Subventions	régime exempté	SA.52394	du 01/01/2015 au 31/12/2020	2 970	-	1	2 970	-	1							RGEC 651/2014 - art. 17 et suivants	
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de recherche fondamentale - subventions	Recherche fondamentale - subventions	régime exempté	SA.40391	du 01/01/2015 au 31/12/2020	1 052 109	-	21		-								RGEC 651/2014 - art. 25 et suivants	
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de développement expérimental - subventions	Développement expérimental - subventions	régime exempté	SA.40391	du 01/01/2015 au 31/12/2020	113 140	-	4	113 140	-	4								
RDI	Régime cadre d'aides aux projets de Etudes de faisabilité - subventions	Etudes de faisabilité - subventions	régime exempté	SA.40391	du 01/01/2015 au 31/12/2020	45 751	-	3	45 751	-	3								
RDI	Régime cadre d'aides en faveur des pôles d'innovation - subventions	pôles d'innovation - subventions	régime exempté	SA.40391	du 01/01/2015 au 31/12/2020	50 080	-	6	38 673	-	2							RGEC 651/2014 - art. 25 et suivants	
RDI	Régime cadre d'aides en faveur de l'innovation de innovation procédée et organisation - subventions	innovation procédée et organisation - subventions	régime exempté	SA.40391	du 01/01/2015 au 31/12/2020	176 400	-	3	176 400	-	3							RGEC 651/2014 - art. 25 et suivants	
EMPLOI	Régime cadre d'aides à l'embauche de travailleurs défavorisés - Subventions et bonifications d'intérêts	embauche travailleurs défavorisés - Subventions et bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.40208	du 01/01/2015 au 31/12/2020	311 070	-	4	311 070	-	4							RGEC 651/2014 - art. 32 et suivants	
ENVIRONNEMENT	Régime cadre d'aides à l'investissement en énergie renouvelable - subventions et bonifications d'intérêts	énergie renouvelable - subventions et bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.40405	du 01/01/2015 au 31/12/2020	2 555 390	-	3	2 555 390	-	3							RGEC 651/2014 - art. 36 et suivants	
ENVIRONNEMENT	Régime cadre d'aides à l'investissement en réseaux de chaleur et de froid efficace - subventions et bonifications d'intérêts	réseaux de chaleur et de froid efficace - subventions et bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.40405	du 01/01/2015 au 31/12/2020	142 857	-	1	142 857	-	1							RGEC 651/2014 - art. 36 et suivants	
CULTURE	Régime cadre d'aides en faveur de la culture et conservation du patrimoine - bonifications d'intérêts	culture et conservation du patrimoine - bonifications d'intérêts	régime exempté	SA.42681	du 10/07/2015 au 31/12/2020	57 628	-	1	57 628	-	1							RGEC 651/2014 - art. 53	
TOTAL						8 172 919	126 411	375	4 639 711	126 411	94	-	-	-	3 533 208	-	281		

Régimes d'aides encadrement temporaire COVID-19

Intitulé	Référence	Numéro	Forme de l'aide	Durée	Total		Régions		Départements		Communes et groupements		Montant des cofinancements FESI	Observations
					Montant nominal des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)	Nb bénéf	Montant nominal des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)	Nb bénéf	Montant nominal des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)	Nb bénéf	Montant nominal des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)	Nb bénéf		
Régime cadre temporaire pour le soutien aux entreprises	Section 3.1 de l'encadrement temporaire	SA.56985	Subventions	du 20/04/20 au 30/06/22	8 846 377	4 012	608 467	207			8 237 910	3 805		
Régime cadre temporaire pour le soutien aux entreprises	Section 3.1 de l'encadrement temporaire	SA.56985	Prêts à taux réduit ou zéro	du 20/04/20 au 30/06/22	9 995 918	804	4 905 500	752			5 090 418	52		dispositif partenarial Région et EPCI, avec au total 752 bénéficiaires aidés.
Régime cadre temporaire pour le soutien aux entreprises	Section 3.1 de l'encadrement temporaire	SA.56985	Avantages fiscaux	du 20/04/20 au 30/06/22	876 993	1 253					876 993	1 253		
TOTAL					19 719 288	6 069	5 513 967	959			14 205 321	5 110		

Régimes exemptés d'aides en faveur des œuvres audiovisuelles basé sur l'article 54 du RGEC n°651/2014 du 17 juin 2014

Collectivité territoriale	Intitulé du régime exempté d'aides en faveur des œuvres audiovisuelles, basé sur l'article 54 du RGEC n° 651/2014 du 17 juin 2014	Forme de l'aide	Référence	Durée	Montant des aides versées incluant les cofinancements sur fonds européens (en euros)		Montant des cofinancements FESI	Observations
					Montant nominal des aides versées (en euros)	Equivalent subvention brut (ESB) des aides versées sous forme de prêts, avances récupérables et garanties (en euros)		
Bretagne	Fonds d'aide à la création et à la production cinématographique et audiovisuelle	Subventions et bonifications d'intérêts	SA..59242	du 27/10/20 au 31/12/23	3 502 600			262 dossiers

CONSEIL REGIONAL**13 et 14 octobre 2022****DELIBERATION****Création du Comité des partenaires du transport public régional**

Le Conseil régional, convoqué par son Président le 20 septembre 2022, s'est réuni le 13 octobre 2022, à l'Hôtel de Courcy à Rennes, sous la Présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, **Monsieur Olivier DAVID, Monsieur Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45), Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Julie DUPUY, Monsieur Benjamin FLOHIC, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), Madame Alexandra GUILLORÉ, Monsieur Christian GUYONVARCH, Monsieur Loïc HENAFF, Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, Madame Agnès LE BRUN, Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Fortuné PELLICANO, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), Monsieur Ronan PICHON, Monsieur Pierre POULIQUEN, Madame Christine PRIGENT, Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45), Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h), Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.**

Avait donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Madame Armelle NICOLAS), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC de 17h30 à 19h30), Monsieur Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR à partir de 17h45), Madame Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE de 16h30 à 17h), Madame Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame Katja KRÜGER (pouvoir donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (pouvoir donné à Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Agnès LE BRUN), Madame Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Mélina PARMENTIER jusqu'à 14h), Monsieur Paul

MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h30), Monsieur Tristan BRÉHIER (pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), Monsieur SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Monsieur (pouvoir donné à Madame Renée THOMAÏDIS à partir de 17h45), Monsieur (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUENEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le
ID : 035-233500016-20221013-22_DITMO_03-DE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L. 4111-1 et suivants, et L. 4252-3 ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 3 octobre 2022 ;

Vu les échanges en commission Aménagement et Mobilités le 7 octobre 2022 ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré, à 20h35.

DÉCIDE

À l'unanimité

- **D'APPROUVER** la création, la composition et les modalités générales de fonctionnement du Comité des partenaires **tels qu'exposés au rapport.**

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Direction des transports et des mobilités

Session du Conseil régional - 13 et 14 octobre 2022

Création du Comité des partenaires du transport public régional

Le comité des partenaires a été créé dans le cadre de la loi **d'Orientation des Mobilités (LOM)** puis complété par la loi Climat et résilience afin de développer le dialogue entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les usagers et les employeurs pour la définition de la politique de la mobilité.

Les dispositions relatives à ce comité sont prévues à l'article L. 1231-5 du code des transports. Ce comité doit être obligatoirement créé par chaque AOM et chaque autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR).

Chacune de ces autorités organisatrices fixe la composition et les modalités de fonctionnement de ce comité.

Le Comité des partenaires régional

Le Comité des partenaires régional a un rôle consultatif simple. Il doit être consulté avant toute évolution **substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. Il pourra également être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité et sur tout projet de mobilité structurant.**

Il doit être réuni au moins une fois par an.

Sa composition doit être fixée par la Région mais a minima, le comité des partenaires doit être constitué :

- de représentants des employeurs,
- **d'associations d'usagers ou d'habitants,**
- **d'habitants tirés au sort.**

Proposition de composition du Comité régional des partenaires

Présidé par le Vice-Président délégué au climat et aux mobilités ou son représentant, le comité des partenaires est composé de représentants des employeurs, de représentants des salariés, de représentants d'associations d'usagers ou d'habitants, de représentants d'usagers et de structures concernées par le transport public régional.

Représentants des usagers ou des habitants

- Pour les usagers du réseau ferroviaire : la Coordination ferroviaire de Bretagne (COFERBZH) qui **rassemble 12 associations d'usagers du TER,**
- Pour les usagers des lignes interurbaines : l'Association des Usagers des Transports en Ille et Vilaine (AUTIV),
- Pour les usagers des liaisons maritimes : **l'Association des Îles du Ponant,**
- Pour les personnes à mobilité réduite : le Collectif Handicap 35,
- Pour les usagers du vélo : le Collectif Bretagne Bicyclette (CBB) **qui rassemble 25 associations d'usagers** du vélo en Bretagne,
- **Pour le grand public : l'Association nationale de défense des consommateurs et usagers (CLCV),**
- 8 habitants tirés au sort (2 par départements). Les habitants tirés au sort le seront par la Région Bretagne suite à un appel à candidatures réalisé auprès des usagers de son réseau de transport BreizhGo (train, car, bateau).

Représentants des employeurs

- CCI Bretagne
- CMA Bretagne
- Medef Bretagne
- CPME Bretagne
- U2P
- UTP
- FNTV

Représentants des salariés

- CFDT
- CGT
- CFTC
- CFE CGC
- FO
- UNSA

Autres structures conviées

- CESER
- CRJ
- Les 4 Associations des Maires de Bretagne
- État (DREAL & SGAR)

Modalités de fonctionnement

Le comité des partenaires se réunit au moins une fois par an et à chaque fois que son avis consultatif est obligatoire préalablement aux décisions et délibérations de la Région Bretagne.

L'ordre du jour est arrêté par son Président ou son représentant et adressé à ses membres au moins huit jours avant la date de la séance. Tous les membres titulaires du comité sont invités à chaque séance.

Le comité des partenaires émet un simple avis. **Les organismes et membres disposent d'une voix.**

Les séances ne sont pas publiques.

En fonction de l'ordre du jour, le comité des partenaires peut, sur proposition du président ou de son représentant, inviter à ses travaux toute personne dont l'audition lui paraît utile.

Le secrétariat des séances est assuré par les services de la Région qui en établissent le compte-rendu, le soumettent à l'approbation du président ou de son représentant et l'adressent aux membres du comité.

Un règlement intérieur détaillé sera proposé à l'approbation des membres du Comité des partenaires lors de la séance d'installation.

Au-delà de ce comité des partenaires exigé par la loi, il apparaît que les enjeux actuels des mobilités renvoient à la nécessité de renforcer le lien entre les autorités organisatrices de transport avec une approche globale et coordonnée des mobilités durables, **pour que nos actions collectives rencontrent les usages d'aujourd'hui et de demain. Dans ce cadre de contrainte financière et d'urgence écologique et sociale, il s'agit de définir de nouvelles coopérations** qui formalisent un nouveau pacte de responsabilité, de financement et de solidarités, sans toutefois fragiliser le socle commun préexistant. Ainsi le Conseil régional de Bretagne souhaite instaurer une conférence territoriale des mobilités pour prolonger les acquis majeurs du GART Breizh qui agit depuis de nombreuses années au service de la mobilité des bretonnes et bretons. Cette conférence serait composée des intercommunalités **et départements et associerait l'Etat.**

Il vous est proposé :

- **D'approuver** la création, la composition et les modalités générales de fonctionnement du Comité des partenaires.

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Loïc Chesnais-Girard', enclosed in a thin black rectangular border.

Loïc CHESNAIS-GIRARD

n° 22_DP_03

CONSEIL REGIONAL

13 et 14 octobre 2022

DELIBERATION**Communication d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Bretagne relatives à la politique portuaire - Ports de commerce - Exercices 2016 et suivants - rapport n° 2**

Le Conseil régional convoqué par son Président le 20 septembre 2022, **s'est réuni le 13 octobre 2022**, à l'**Hôtel de Courcy à Rennes**, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, Monsieur Olivier DAVID, Monsieur Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45), Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Julie DUPUY, Monsieur Benjamin FLOHIC, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), Madame Alexandra GUILLORÉ, Monsieur Christian GUYONVARCH, Monsieur Loïc HENAFF, Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, Madame Agnès LE BRUN, Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Fortuné PELLICANO, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), Monsieur Ronan PICHON, Monsieur Pierre POULIQUEN, Madame Christine PRIGENT, Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45), Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h), Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.

Avaient donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Madame Armelle NICOLAS), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC de 17h30 à 19h30), Monsieur Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR à partir de 17h45), Madame Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE de 16h30 à 17h), Madame Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame Katja KRÜGER (pouvoir donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (pouvoir donné à Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur Stéphane

DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame
Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Mélina **PARMENTIER**
MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h
(pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), M
SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Madame Astrid PRUNIER
(pouvoir donné à Madame Renée THOMAÏDIS à partir de 17h45), Monsieur Guillaume ROBIC (pouvoir
donné à Madame Elisabeth JOUENEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir
donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE
STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le
ID : 035-233500016-20221013-22_DP_03-DE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L. 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental
lors de sa réunion du 3 octobre 2022 ;

Vu les échanges en commission « Économie » le 7 octobre 2022 et « Finances, ressources humaines » le
10 octobre 2022 ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré, à 19h45 ;

A PRIS ACTE

de la communication des observations définitives de la Chambre régionales des comptes de Bretagne
relatives à la politique portuaire – Ports de commerce (exercices 2016 et suivants - rapport n°2).

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

RÉGION BRETAGNE Politique portuaire – Ports de commerce

Exercices 2016 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 29 mars 2022.

TABLE DES MATIERES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS.....	5
INTRODUCTION.....	6
1 PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PORTS DE COMMERCE	7
1.1 Des ports de commerce positionnés sur des marchés de niche.....	9
1.1.1 Un faible poids dans le trafic national	9
1.1.2 Des ports de commerce bretons spécialisés et globalement complémentaires....	11
1.1.3 Le trafic consolidé des ports de commerce régionaux	19
1.1.4 Des ports bretons spécialisés sur des marchés de niche	20
1.2 Les différents acteurs de l'écosystème portuaire	22
1.2.1 Les rôles respectifs de la région et de l'État en matière de police portuaire	22
1.2.2 La présidence du conseil portuaire par la région.....	24
1.2.3 Le rôle du service des douanes	25
1.2.4 Les autres acteurs portuaires	26
2 LES MOYENS AFFECTÉS À LA POLITIQUE PORTUAIRE DE LA RÉGION	28
2.1 L'organisation générale des services de la région	28
2.1.1 Les services centraux.....	28
2.1.2 Les antennes portuaires de Saint-Malo, Brest et Lorient	28
2.2 Le poids financier de la politique portuaire	29
2.2.1 Des charges de fonctionnement courant en forte hausse.....	29
2.2.2 Le poids financier des investissements portuaires.....	31
2.2.3 Le plan pluriannuel d'investissement 2021-2025 et le suivi de la maintenance	33
3 LA GESTION PORTUAIRE DÉLÉGUÉE	36
3.1 Le contrôle des concessions par la région jusqu'en 2019.....	36
3.1.1 Les concessions des ports de Brest et de Lorient sur la période 2008-2019	36
3.1.2 La concession du port de Saint-Malo jusqu'en 2019	38
3.2 La procédure d'appel à concurrence pour la nouvelle concession du port de Saint- Malo	41
3.2.1 Une procédure avec plusieurs candidatures	41
3.2.2 Un choix du concessionnaire qui n'appelle pas d'observations malgré un cahier des charges parfois trop imprécis	41
3.2.3 Des pénalités pas toujours contraignantes pour le concessionnaire	43
3.3 Le suivi des nouvelles concessions de Lorient et Saint-Malo	43
3.3.1 Une organisation plus rationnelle du suivi des concessions.....	43
3.3.2 Les frais de siège, un point de vigilance qui demeure.....	44
3.4 Le choix original d'une société portuaire à Brest	44
3.4.1 Les raisons invoquées par la région pour la création d'une société portuaire.....	44

3.4.2	Présentation de la société portuaire Brest Bretagne	45
3.4.3	Le transfert des contrats de concession entre la CCIMBO et la société portuaire.....	49
3.4.4	Les relations entre la SPBB et la CCIMBO	50
3.4.5	Un équilibre financier de la SPBB qui reste à déterminer.....	52
4	LA STRATÉGIE PORTUAIRE DE LA RÉGION	55
4.1	Les documents stratégiques	55
4.1.1	La stratégie portuaire de 2009	55
4.1.2	Le plan régional d'actions logistiques (PRAL) de 2013	56
4.1.3	Le SRADDET de 2019.....	57
4.2	Un bilan mitigé de la réalisation des objectifs	58
4.2.1	L'échec du développement du trafic conteneurs	58
4.2.2	Une gestion du domaine public maritime en voie d'amélioration	60
4.2.3	Le « port numérique de Bretagne »	61
4.3	Les enjeux du projet d'extension du port de Brest	62
4.3.1	Le projet politique : conforter la place portuaire de Brest.....	62
4.3.2	Le projet technique	64
4.3.3	Le retard pris dans l'avancement des travaux et les surcoûts induits.....	66
4.3.4	Un projet qui risque de s'avérer a posteriori surdimensionné.....	68
	ANNEXES	72

SYNTHÈSE

Des ports représentant un enjeu pour l'économie locale et qui bénéficient de moyens importants consacrés par la région

La région Bretagne est aujourd'hui propriétaire de l'ensemble des ports de commerce bretons. Ceux de Brest, Lorient et Saint-Malo lui ont été transférés par l'État en 2007 et ceux de Roscoff et Saint-Brieuc par les départements en 2017¹.

Les ports de commerce bretons ne représentent que 2 % du trafic portuaire français². Ils sont spécialisés essentiellement sur des marchés importants pour l'économie locale, dans l'importation de matières premières agricoles pour l'industrie des produits alimentaires pour le bétail, de produits chimiques pour l'industrie de production d'engrais, de produits pétroliers et de matériaux de construction. Sur la période 2016-2020, les ports bretons ont peu développé de nouveaux trafics. Celui de marchandises diverses par conteneurs est resté cantonné au port de Brest à un niveau modeste et les projets de développement de nouvelles lignes de cabotage n'ont pas abouti. Depuis 2020, les ports qui ont une activité liée au transport de passagers et de marchandises avec le Royaume-Uni ont particulièrement souffert de la crise sanitaire avec une chute d'activité atteignant 74 % en 2020.

La région consacre des moyens importants à sa politique portuaire dans son ensemble (22 ports). 92 agents équivalents temps plein (ETP) y étaient affectés en 2020. Elle y a investi sur la période 2016-2020 plus de 47 M€ en moyenne par an, représentant 10 % de ses dépenses totales d'investissement, dont plus de 6 % pour le seul projet d'extension du port de Brest.

Une évolution récente de la gestion portuaire déléguée

L'exploitation des ports régionaux est confiée à des concessionnaires. La région a été substituée dans les contrats de concession en cours lors des transferts des ports. Elle a renouvelé ceux de Brest et Lorient en 2009. Les modalités et l'effectivité des contrôles des concessions par la région étaient variables selon les contrats, notamment en matière de suivi des investissements. Les contrats étaient peu explicites sur la définition des frais de siège versés aux concessionnaires, qui a été dans les faits laissée à la discrétion de ces derniers, avec des écarts importants entre les ports. Un litige sur ce point freine d'ailleurs la clôture des comptes de l'ancienne concession du port de Saint-Malo.

¹ Le transfert a eu lieu dans le cadre de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 (loi Notré).

² Aucun des sept « grands ports maritimes » français qui sont des établissements publics de l'État et qui concentrent à eux seuls 78% du trafic portuaire de marchandises en France métropolitaine n'est donc situé en Bretagne.

Depuis 2020, des évolutions sont intervenues dans les concessions des ports. À Saint-Malo, l'exploitant historique (CCI d'Ille-et-Vilaine) n'a pas été reconduit, alors qu'à Lorient le groupement porté par la CCI du Morbihan a obtenu la concession. Une meilleure structuration des clauses des contrats et de l'organisation mise en place par la région pour leur suivi peut être relevée. Restent quelques points de vigilance, comme la faiblesse des pénalités en cas de non-réalisation des investissements prévus, et une fois de plus, l'encadrement insuffisant des modalités de calcul des frais de siège.

Pour le port de Brest, la région a retenu une solution originale avec la création d'une société portuaire (société portuaire Brest Bretagne -SPBB-)³, dont elle détient la majorité du capital⁴, à qui les contrats du port de commerce et de la réparation navale ont été transférés par la CCIMBO en 2021, et qui se verra attribuer en 2022, sans mise en concurrence, une concession de 40 ans. La région est membre du conseil de surveillance, qu'elle préside, et du directoire, présidé par la CCIMBO en principe de manière provisoire. Une convention d'assistance et de prestations par la CCIMBO, attribuée sans mise en concurrence comme le permet la réglementation, pour 1 M€ par an, a été signée par la SPBB. Divers éléments illustrent l'influence importante de la CCIMBO dans le fonctionnement de la SPBB. Il appartiendra à la région, autorité concédante et membre des deux instances, de veiller à ce que les équilibres de la gouvernance soient, dans les faits, maintenus.

Une stratégie pragmatique de consolidation des trafics existants mais aussi d'adaptation des ports aux évolutions liées à la transition écologique

La région Bretagne a élaboré en 2009 une stratégie pour les ports de commerce axée sur la consolidation des trafics traditionnels, le développement de nouveaux trafics, et la volonté de développer de nouvelles activités plus en phase avec les transitions écologiques, et notamment la création d'un pôle destiné aux énergies marines renouvelables (EMR). Mais en 2021 l'activité des principaux ports de commerce bretons reste assez proche de celle de 2007. Le développement du trafic de conteneurs se heurte encore à la concurrence trop forte du transport routier et au coût bas des carburants pétroliers.

La volonté de développer un pôle spécialisé sur les EMR à Brest est en revanche en train de se concrétiser, avec des travaux portant sur la construction d'un quai, d'un chenal d'accès à ce quai et d'un terre-plein construit sur un polder pour un coût initial de 220 M€. En 2019, les travaux ont dû toutefois être arrêtés à la suite de malformations et n'ont repris qu'au début de 2021, avec un surcoût estimé à 92 M€, dont 10 M€ seront à la charge de la région, le solde étant pris en charge par les assurances et les entreprises. Ce pôle EMR brestois risque de ne pas être utilisé autant qu'initialement prévu pour l'implantation du premier parc éolien breton en baie de Saint-Brieuc, qui a démarré en mai 2021. Son utilisation future dépend également d'éventuels nouveaux projets de parcs éoliens marins, qui n'ont pas encore été décidés, dans un contexte de vive concurrence avec d'autres régions, notamment la Normandie.

³ Les sociétés portuaires sont prévues par l'article 35 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

⁴ La SPBB est une société anonyme régie par le code de commerce qui a été créée fin 2020 dont l'actionnariat est 100% public avec aux côtés de la région, la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne occidentale (CCIMBO) et Brest Métropole, ces deux dernières détenant 49 % des actions.

RECOMMANDATIONS

Sur le fondement des observations du rapport, la chambre formule les recommandations et rappels au respect des lois et règlements suivants :

Recommandation n° 1 En lien avec l'AI3P, actualiser la convention du port de Brest en précisant les modalités de concertation relatives aux mouvements de navires et en incluant l'ensemble des missions confiées à la capitainerie..... 24

Les recommandations et rappels au respect des lois et règlements formulés ci-dessus ne sont fondés que sur une partie des observations émises par la chambre. Les destinataires du présent rapport sont donc invités à tenir compte des recommandations, mais aussi de l'ensemble des observations détaillées par ailleurs dans le corps du rapport et dans son résumé.

Il est par ailleurs rappelé que l'article L. 243-9 du code des juridictions financières pose l'obligation, dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, de présenter, dans un rapport de suites, les actions entreprises à la suite des recommandations mais aussi de l'ensemble des observations de la chambre.

INTRODUCTION

La chambre régionale des comptes Bretagne a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et à l'examen de la gestion de la région Bretagne pour sa politique dédiée aux ports de commerce à compter de l'exercice 2016. Ce contrôle a été ouvert par lettre du 4 novembre 2020.

L'entretien prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières a eu lieu le 24 juin 2021 avec M. Loïg Chesnais-Girard, président. M. Jean-Yves Le Drian, ancien président, n'a pas donné suite aux demandes d'entretien formulées par la chambre.

La chambre, lors de sa séance du 27 juillet 2021, a arrêté ses observations provisoires, qui ont été adressées au président de la région, M. Loïg Chesnais-Girard ainsi qu'au précédent président, M. Jean-Yves Le Drian le 23 décembre 2021. Des extraits ont été adressés le même jour au président de la chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine, M. Jean-Philippe Crocq, à la présidente de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Bretagne Ouest, Mme Evelyne Lucas, ainsi qu'au préfet du Finistère, M. Philippe Mahé.

Les destinataires du rapport d'observations provisoires ou d'extraits disposaient d'un délai de deux mois à compter de leur notification pour apporter une réponse écrite et mentionner leur souhait d'être entendus par la chambre.

M. Loïg Chesnais-Girard a répondu par courrier daté du 28 février 2022, enregistré par le greffe de la chambre régionale des comptes de Bretagne le 3 mars 2022.

M. Jean-Philippe Crocq a répondu par courrier daté du 11 janvier 2022, enregistrée par le greffe de la chambre régionale des comptes de Bretagne le 14 janvier 2022.

Mme Evelyne Lucas a répondu par courrier daté du 11 février 2022, enregistrée par le greffe de la chambre régionale des comptes de Bretagne le 21 février 2022.

Aucune autre réponse n'est parvenue, à ce jour, au greffe de la chambre régionale des comptes de Bretagne.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre, lors de sa séance du 29 mars 2022, a arrêté ses observations définitives.

1 PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PORTS DE COMMERCE

Sur un plan géographique, la Bretagne possède une façade maritime importante avec environ un tiers des côtes de France métropolitaine (1 565 sur 4 655 kilomètres⁵), qui lui permet d'abriter un grand nombre de ports⁶ maritimes, de taille et de nature très variables. Certains sont constitués d'une simple cale située au fond d'un abri naturel tandis que d'autres sont équipés d'infrastructures lourdes avec des jetées et des quais, et une offre de services complète pour accueillir des navires de plusieurs centaines de mètres de long. Cette diversité se traduit également par une pluralité d'activités dans ces ports, spécialisés dans la plaisance, la pêche, la conchyliculture, la réparation navale ou le commerce⁷, ou au contraire polyvalents. Ces ports sont, enfin, administrés par des communes, des départements ou la région, directement, ou dans le cadre de concessions. Aucun port civil breton n'est plus à ce jour géré par l'État.

La région Bretagne est devenue un acteur majeur dans le paysage portuaire breton. Deux lois votées depuis 2004 lui ont en effet permis de prendre possession d'une vingtaine de ports parmi les plus importants.

La loi du 13 août 2004 dite « acte II de la décentralisation » et notamment son article 30 a organisé le transfert des ports de commerce dits « d'intérêt national » vers les régions. Les plus importants sont toutefois restés dans le giron étatique via des établissements publics⁸. Dans ce cadre, les ports de Saint-Malo, Lorient et Brest, ont été transférés par l'État à la région Bretagne à compter du 1^{er} janvier 2007. Des conventions ont été signées entre les deux parties le 29 décembre 2006, explicitant les principes du transfert (transfert du patrimoine, substitution dans tous les contrats en cours, détail des responsabilités conservées par l'État...).

La loi 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), et notamment son article 22, a ensuite permis le transfert au 1^{er} janvier 2017 de dix-neuf ports départementaux vers la région Bretagne. Quinze ont une activité liée aux liaisons avec les îles du Finistère et du Morbihan⁹, un a une dimension industrielle marquée avec une activité importante de construction et de réparation navale (Concarneau), un autre a une activité très liée à celle de Saint-Malo (Cancale) et deux (Roscoff-Bloscon et Saint-Brieuc-Le Légué) ont une activité dominante liée au trafic commercial.

⁵ Source : ministère de la transition écologique.

⁶ Port : abri naturel ou artificiel pour les navires (définition dictionnaire Larousse).

⁷ Un port de commerce est un port dont l'activité principale est l'accueil de navires transportant des marchandises ou des passagers.

⁸ Les plus grands ports français avaient à compter de 1965 le statut de « ports autonomes », puis depuis 2008, de « grand port maritime ».

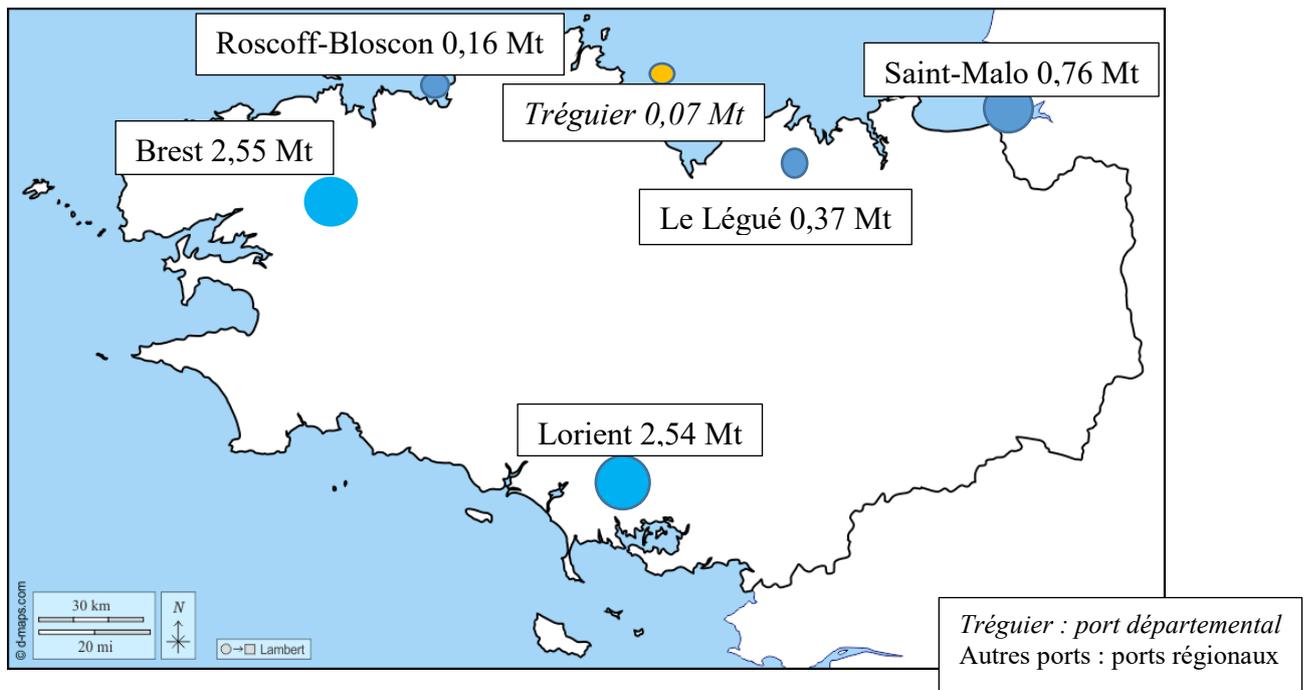
⁹ Les ports insulaires de Port-Tudy (Groix), Le Stiff (Ouessant), Le Palais (Belle-Ile), Sein, Batz, Molène, Béluré (Arz), les ports de liaison avec les îles comme Vannes, Roscoff-vieux port, Quiberon, Barrarrac'h (Sené), Port Anna (Sené), Esquibien (Audierne), Le Conquet.

En 2021, en excluant ceux ayant une activité exclusivement de cabotage national (liaisons vers les îles par exemple), six ports bretons peuvent être qualifiés de ports de commerce avec un trafic international. À l'exclusion du port de Tréguier, dont l'activité représente moins de 1 % du trafic commercial breton et qui appartient au département des Côtes-d'Armor, la région est donc aujourd'hui propriétaire de l'ensemble des ports de commerce en Bretagne.

À la suite de la prise de compétence portuaire au 1^{er} janvier 2007, partant du constat du positionnement privilégié de la Bretagne, située à proximité immédiate d'un des principaux couloirs maritimes du monde avec un trafic de plusieurs centaines de navires de commerce chaque jour reliant notamment l'Europe du Nord et l'Asie, et considérant sa culture maritime fortement ancrée, les élus de la région Bretagne ont validé une stratégie de développement des trois ports de commerce transférés par l'État, en cohérence avec les autres ports bretons. Il s'agissait notamment de développer de manière durable leur rôle de point d'ancrage économique dans les contextes régional, national, européen et mondial. Cette stratégie a été votée en décembre 2009 et son actualisation, afin notamment de tenir compte du transfert des ports départementaux en 2017, était prévue en 2020, mais a été retardée en raison de la crise sanitaire.

La chambre a examiné les moyens financiers et humains mis en place par la région pour gérer ses ports de commerce, ainsi que la stratégie de développement de leur activité, qui ne représente que 2 % du trafic commercial des ports français, soit un niveau relativement faible et inchangé depuis plusieurs années. Elle a, enfin, analysé le projet de développement du port de Brest qui constitue l'une des principales manifestations concrètes de la stratégie définie en 2009.

Carte n°1 : Les principaux ports de commerce en Bretagne (trafic 2020 en millions de tonnes)



1.1 Des ports de commerce positionnés sur des marchés de niche

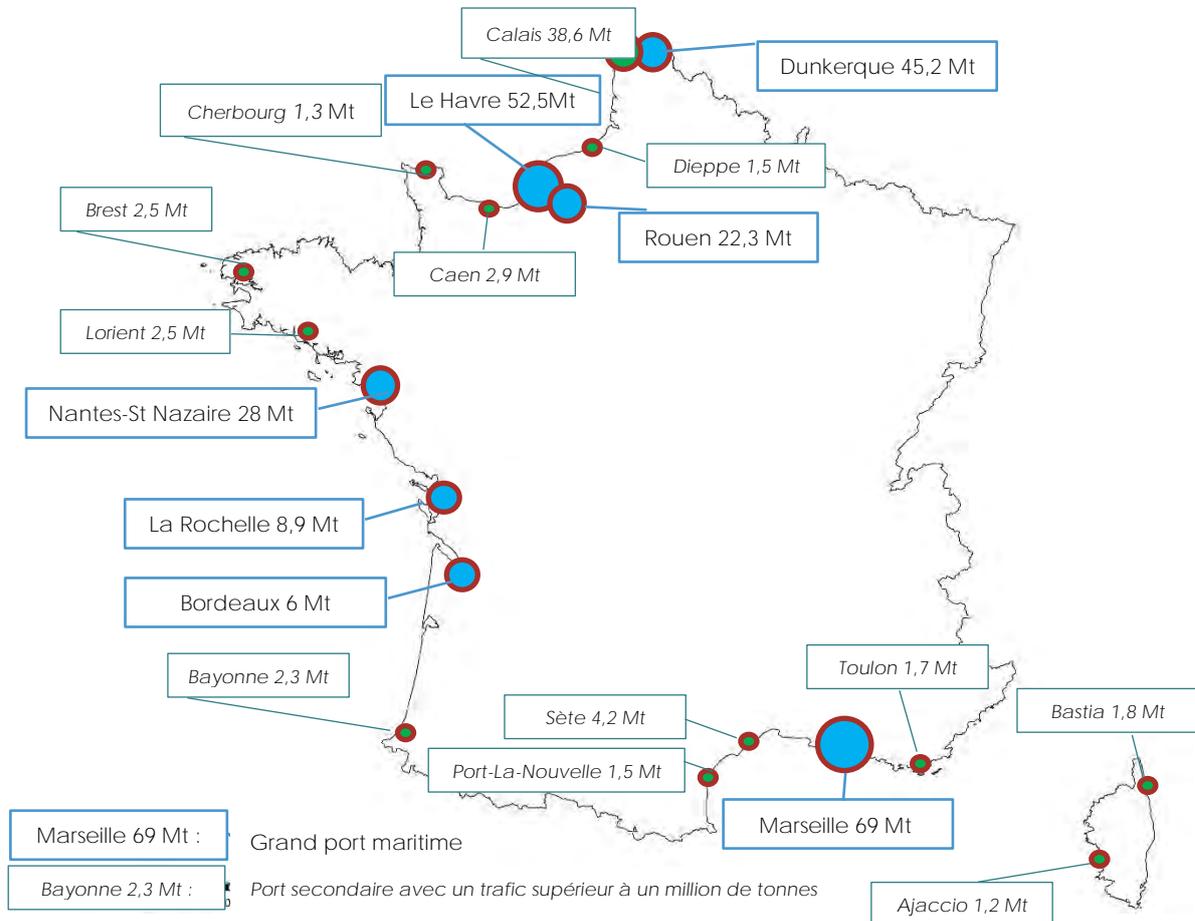
1.1.1 Un faible poids dans le trafic national

D'une manière générale, le trafic commercial en 2020 des ports de commerce métropolitains est faible à l'échelle européenne et plus encore à l'échelle mondiale : Marseille, premier port français (69 millions de tonnes -Mt-) ne représente que 16 % du trafic de Rotterdam, premier port européen (439 Mt) et moins de 5 % de celui de Ningbo (Chine), premier port mondial (1 141 Mt). Le trafic entre l'Europe et l'Asie échappe ainsi en grande partie aux ports français, qui n'ont pas su attirer ou fidéliser les grands armements maritimes, qui leur préfèrent les ports belges, hollandais ou allemands en Europe du nord, et les ports espagnols, italiens ou grecs en Europe du sud, jugés plus concurrentiels et qui se développent à un rythme plus soutenu que les installations françaises.

Au sein d'un trafic national déjà peu compétitif, la part de la Bretagne reste très faible. L'ensemble des ports bretons ne concentrent que 2 % du trafic commercial français, alors que la façade maritime de la Bretagne (1 550 km de côtes) représente le tiers des côtes françaises. Si la Bretagne était entre le XVI^{ème} et le XVIII^{ème} siècle l'un des principaux exportateurs européens de toiles de lin, trafic qui a notamment nourri l'activité des ports de Nantes et de Saint-Malo et accessoirement celle de Morlaix et Saint-Brieuc, elle a souffert de la fin de l'industrie textile, qui n'a pas été remplacée par d'autres activités industrielles. Elle n'a ainsi pas pu maintenir au XX^{ème} siècle un réseau de ports de commerce suffisamment dynamiques pour concurrencer ceux plus faciles d'accès et plus proches des grands centres économiques et industriels français. La faiblesse de leurs zones d'attraction économique explique le déclin relatif des ports de commerce bretons tout au long du XX^{ème} siècle alors que, par ailleurs, la Bretagne est restée une terre de marins¹⁰. Le seul port qui a conservé son dynamisme, celui de Nantes, n'est plus aujourd'hui dans la région administrative bretonne.

¹⁰ Le premier employeur de marins français est Brittany Ferries dont les deux tiers des marins sont bretons.

Carte n°2 : Trafic (en millions de tonnes) des principaux ports de commerce en France métropolitaine en 2020



Sources : Cap carto ; CRC à partir des données de l'édition du 13 mai 2021 du magazine « le marin ».

En 2020, les deux plus grands ports bretons, Brest et Lorient, avec respectivement 2,55 et 2,54 millions de tonnes de trafic, se situent aux 11^{ème} et 12^{ème} rangs métropolitains et représentent au total 1,1 % du trafic de Rotterdam, premier port européen. Aucun des sept grands ports maritimes (GPM)¹¹ de métropole n'est situé en Bretagne.

¹¹ Un grand port maritime (GPM) est un établissement public de l'État chargé de la gestion d'un port maritime. Les sept plus grands ports de commerce métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) sont administrés par un GPM. Les autres ports de commerce sont le plus souvent propriété de collectivités territoriales qui en délèguent la gestion soit à des chambres consulaires, soit à des entreprises privées.

1.1.2 Des ports de commerce bretons spécialisés et globalement complémentaires

Le trafic d'un port de commerce comprend le tonnage des marchandises qui y sont débarquées (importations) et embarquées (exportations). Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation.

1.1.2.1 Le port de Lorient : une activité en progression mais dépendante de quelques opérateurs

Tableau n° 1 : Trafics port de commerce de Lorient (en tonnes)

	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Hydrocarbures	911 717	957 655	912 298	930 046	881 180	-3,3%
Nutrition animale	757 341	693 864	779 951	908 400	827 453	9,3%
Vracs construction	493 365	548 474	681 048	768 076	775 467	57,2%
<i>dont sables</i>	<i>432 770</i>	<i>500 641</i>	<i>593 997</i>	<i>683 919</i>	<i>667 068</i>	<i>54,1%</i>
Autres marchandises	50 422	75 160	78 614	60 794	62 626	24,2%
<i>dont Produits recyclages</i>	<i>11 282</i>	<i>26 101</i>	<i>35 960</i>	<i>33 380</i>	<i>37 936</i>	<i>236,3%</i>
<i>dont marchandises conditionnées</i>	<i>3 655</i>	<i>11 563</i>	<i>1 940</i>	<i>589</i>	<i>123</i>	<i>-96,6%</i>
<i>dont autres marchandises</i>	<i>35 485</i>	<i>37 496</i>	<i>40 714</i>	<i>26 825</i>	<i>24 567</i>	<i>-30,8%</i>
Total tonnages	2 212 845	2 275 153	2 451 911	2 667 316	2 546 726	15,1%

Source : Région Bretagne.

Le trafic du port de Lorient a augmenté de 2,21 à 2,54 millions de tonnes sur la période 2016-2020, soit une progression de 15,1 %. Il peut être souligné que la pandémie de covid-19 a globalement peu impacté le trafic en 2020 (- 4,5 %).

Ce port, essentiellement d'importations¹², est structuré autour de trois pôles qui représentent 97 % de son trafic.

Le premier est dédié à l'importation de carburants pour l'approvisionnement d'un dépôt installé à proximité et relié par canalisation, pour une consommation essentiellement locale. Les trafics sont relativement stables sur la période, la diminution de l'activité en 2020 pouvant être liée à la chute de la consommation en lien avec les confinements dus à la pandémie du covid. La pérennité de cette activité demeure toutefois sous la menace, à terme, de l'évolution de la consommation, et de la concurrence de dépôts terrestres alimentés par voie routière depuis Donges ou Le Havre.

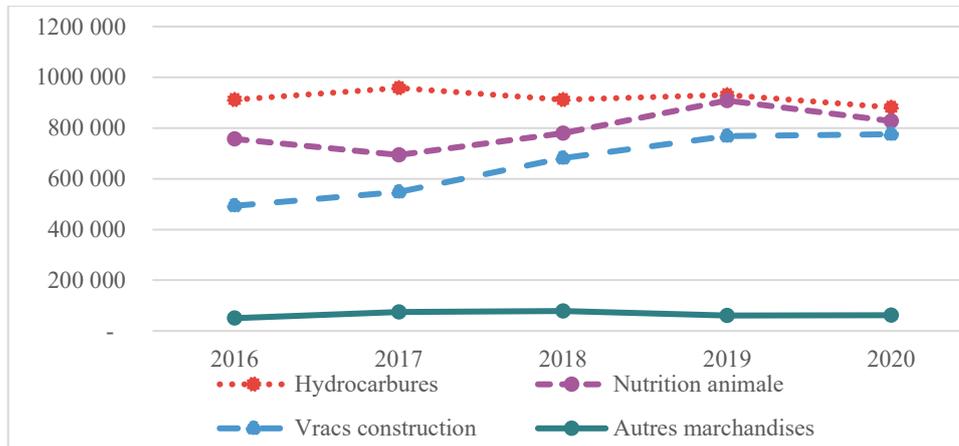
Le deuxième concerne l'importation de produits agricoles dédiés à la nutrition animale comme les tourteaux de soja et de tournesol. L'évolution chaque année de ces trafics est très dépendante de la volatilité des prix et de la demande des entreprises de fabrication d'aliments pour animaux¹³. Sur la période, l'activité est néanmoins en progression (9,3 %).

¹² Le trafic est constitué pour 96 à 98 % d'importations, selon les années.

¹³ Les entreprises peuvent arbitrer, pour la composition des aliments pour bétail, selon l'évolution des prix, entre des produits importés (soja notamment) et des céréales produites en France. Ainsi, la récolte 2018/2019 de céréales en France a été médiocre en volume et peut expliquer l'augmentation de 16,5 % des importations de soja, tournesol et de maïs sur Lorient.

Le troisième pôle, qui a connu la plus forte progression depuis 2016 (57,2 % en tonnage), concerne les matériaux de construction et notamment les importations de ciment et de sables marins. Il s'agit de produits de faible valeur ajoutée qui nécessitent d'être débarqués au plus près des lieux de consommation afin de minimiser les coûts de transport.

Graphique n° 1 : Évolution des trafics du port de Lorient-Kergroise (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

La spécialisation autour de ces trois pôles peut fragiliser l'avenir du port de Lorient. Ayant investi dans des infrastructures importantes qui sont d'abord alimentées par des matières premières acheminées par voie maritime, certaines entreprises importatrices sont, certes, très dépendantes du port. Mais à l'inverse si l'un des groupes dont dépendent ces entreprises changeait de stratégie et décidait de se tourner vers un autre port, la place portuaire de Lorient pourrait être rapidement déstabilisée. Les hydrocarbures sont par exemple importés par une seule entreprise ; si celle-ci quittait le port, l'activité de ce dernier diminuerait alors de plus d'un tiers.

Les tentatives de diversification des trafics ont, de fait, échoué. Le concessionnaire du port sur la période 2009-2019, dans son projet de développement commercial, prévoyait une augmentation du trafic de 24 %, passant de 2,8 Mt en 2007 à 3,56 Mt en 2018. Outre les trafics traditionnels (hydrocarbures, nutrition animale, vrac construction), le plan prévoyait une diversification notamment vers un trafic roulier¹⁴ (100 000 tonnes en 2018) et un trafic de conteneurs (35 500 t) ainsi qu'un développement important de l'activité ciment. Or, si le trafic a progressé jusqu'en 2008 pour atteindre 3 Mt, il a diminué ensuite jusqu'à 2,2 Mt en 2016 quand le plan de développement prévoyait 3,5 Mt cette même année. Surtout, aucun des nouveaux trafics envisagés n'a prospéré.

¹⁴ Le navire roulier (également dénommé Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) : « entrer en roulant/sortir en roulant ») est utilisé pour le transport de matériel roulant. Il est équipé d'une rampe d'accès mobile permettant un chargement et un déchargement (en roulant) des marchandises.

1.1.2.2 Le port de Brest : une activité globalement stable sur la période 2016-2020

Tableau n° 2 : Trafics du port de commerce de Brest (en tonnes)

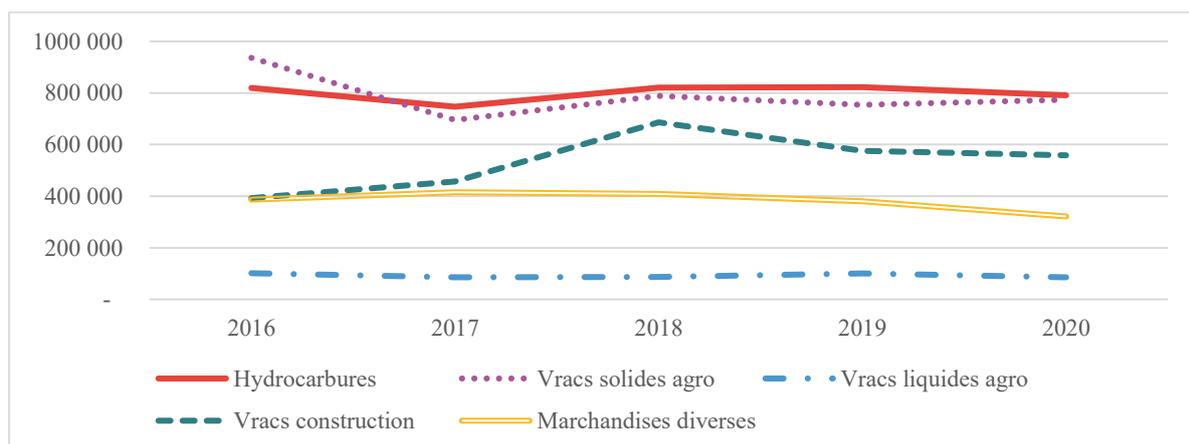
	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Hydrocarbures	819 234	746 797	821 018	822 627	790 821	-3,5%
Vracs solides agro	936 351	695 138	788 991	753 905	773 655	-17,4%
Vracs liquides agro	101 303	85 766	87 321	100 305	85 515	-15,6%
Vracs construction	392 450	457 142	686 189	575 933	558 839	42,4%
Marchandises diverses	386 068	415 133	408 597	380 669	321 362	-16,8%
Total	2 635 406	2 399 976	2 792 116	2 633 439	2 530 192	-4,0%

Source : Région Bretagne.

Le trafic du port de Brest a diminué de 2,63 à 2,53 Mt sur la période 2016-2020 (4 %). Il est composé comme à Lorient, essentiellement d'importations de matières premières agricoles destinées à l'alimentation du bétail, d'hydrocarbures, et de matières premières pour la construction. Le port de Brest a en plus une activité liée aux marchandises diverses transportées par conteneurs, constituées essentiellement de viandes congelées, de pommes de terre et de lait en poudre destinés à l'exportation. Il exporte également une partie de l'huile de colza et de soja transformée dans une usine située sur le port.

Les trafics d'hydrocarbures sont restés stables tandis que la diminution de 19,5 % des pondéreux agricoles a été compensée essentiellement par l'augmentation des matériaux de construction (vracs non agricoles). L'année 2020 a été globalement peu impactée par la pandémie (- 3,9 %).

Graphique n° 2 : Évolution des trafics sur le port de Brest (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

Les projets de diversification des trafics mis en avant par le délégataire sur la période 2009-2020 n'ont pas tous rencontré le succès escompté. Le plan de développement prévoyait que le port de Brest puisse s'inscrire dans les « *Autoroutes de la mer* »¹⁵. La position stratégique de Brest au cœur des voies maritimes entre le sud et le nord de l'Europe était l'un des atouts mis en avant pour le développement de ces nouvelles voies maritimes susceptibles de diminuer la pression sur le réseau routier. Le projet Atlantis (*Atlantic Intermodal Services*) retenu en juin 2015 par la Commission européenne après un appel à projet, portait sur le lancement de nouveaux services d'autoroute de la mer qui devaient à terme relier les ports de Brest, Liverpool et Leixoes et leurs hinterlands¹⁶ respectifs. Un objectif annuel de 15 000 conteneurs ou remorques routières non accompagnées était visé, soit le tiers du trafic 2018 de conteneurs à Brest. Le délégataire avait réalisé une étude de faisabilité en 2016 et la nouvelle ligne devait démarrer en 2017. Toutefois, outre des difficultés liées à la gouvernance entre les ports concernés, les compagnies maritimes et les logisticiens, ainsi qu'à l'interfaçage des systèmes informatiques pour parvenir à un guichet logistique unique, des travaux d'infrastructures sont apparus nécessaires pour mener à bien ce projet, notamment à Brest où l'offre de services ferroviaires doit être améliorée. Cette autoroute de la mer passant par Brest n'existe toujours pas en 2022.

Le délégataire prévoyait également, dans son projet de développement commercial de 2009, une augmentation du trafic de 9 %, de 2,71 à 2,95 Mt en 2018. Ces objectifs n'ont pas été totalement atteints, notamment pour certains trafics soumis à des contraintes économiques et techniques.

Tableau n° 3 : Évolution des trafics du port de Brest par rapport aux prévisions (en tonnes)

	2016		2017		2018		Réalisation/ Prévisions 2018
	Référence contrat	Tonnage réel	Référence contrat	Tonnage réel	Référence contrat	Tonnage réel	
Vracs solides non agro	960 000	392 450	960 000	457 142	960 000	686 189	-28,5%
Vracs solides agro	697 035	936 351	673 021	695 138	649 992	788 991	+21,4%
Vracs liquides agro	108 380	101 303	106 213	85 766	104 088	87 320	-16,1%
Vracs liquides énergie	936 000	819 234	936 000	746 797	936 000	821 018	-12,3%
Marchandises divers	331 064	386 068	318 351	415 133	306 310	408 597	+33,4%
Total	3 032 479	2 635 406	2 993 585	2 399 976	2 956 390	2 792 115	-5,6%

Source : rapports d'activité.

¹⁵ Les autoroutes de la mer, concept présent dans la politique européenne de transports depuis 2004, sont, selon la définition du ministère des transports, des services maritimes pour l'acheminement de poids-lourds et remorques, accompagnés ou non de leur chauffeur. Elles proposent, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe, à la fois rapide et fiable, pour un prix attractif par rapport à son équivalent par la route. Ce service est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union Européenne et avec les pays tiers. Il doit permettre de transférer une partie du trafic routier de marchandises vers le mode de transport maritime et de desserrer la pression qui pèse sur le réseau routier européen.

¹⁶ Hinterland : zone approvisionnée par un port de commerce.

Comme à Lorient, les tonnages de céréales débarquées dépendent d'abord des demandes de l'industrie de l'aliment pour bétail, qui peuvent évoluer en fonction des cours des matières premières agricoles mais aussi selon la situation économique du secteur agroalimentaire¹⁷. Par ailleurs, des aléas techniques peuvent ralentir la production de certaines usines et ainsi, avoir des conséquences sur les trafics de graines de soja ou de colza.

Dans le domaine du vrac non alimentaire, le plan de développement 2009-2018 prévoyait l'importation de 260 000 tonnes de clinkers¹⁸ en lien avec l'implantation prévue d'une usine qui, à la suite du changement de stratégie de son promoteur, n'a finalement pas été construite à Brest. Le trafic a donc été réduit à néant. Les trafics de carburants sont également inférieurs aux prévisions en raison de la diminution de la consommation de carburant automobile et de fioul domestique. Le trafic de ferrailles a en revanche progressé légèrement, plus que prévu : il est passé de 115 000 t en 2009 à 185 873 t en 2018 (pour 175 000 t prévues). Enfin, de nouveaux trafics, comme celui du lait infantile produit depuis 2016 par une nouvelle usine à Carhaix, expliquent le nombre de conteneurs traités sur le port de Brest, qui s'est élevé à 43 593 en 2018 alors que les prévisions n'étaient que de 30 770.

Le poids relatif des différents trafics était ainsi en 2018 sensiblement différent de celui prévu dans le contrat de concession. Les vracs solides non agro (ciment, clinker, ferrailles, sable...) représentent ainsi 17,7 % (32,5 % prévus). La part des produits pétroliers et des vracs liquides agro correspond approximativement aux prévisions soit environ 32 % et 3,5 %. En revanche, celle des marchandises diverses, de 16 %, est largement supérieure aux 10,4 % prévus.

À partir de 2021, de nouveaux trafics liés aux énergies marines renouvelables devraient élargir le spectre des activités présentes sur le port de Brest.

1.1.2.3 Le port de Saint-Malo : une activité en déclin, fortement impactée par la crise de la covid-19 et un conflit social en 2020

Tableau n° 4 : Trafic port de Saint-Malo (en tonnes)

	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Port intérieur	980 822	968 142	919 680	902 032	666 365	-32%
Avant-port	407 562	409 896	387 349	387 826	92 787	-77%
Total	1 388 384	1 378 038	1 307 029	1 289 858	759 152	-45%

Source : Région Bretagne.

¹⁷ Le secteur de l'élevage a connu une crise importante à partir de 2013 illustrée par les difficultés rencontrées par les principaux abattoirs de volailles de la région Bretagne.

¹⁸ Clinkers : constituant du ciment qui résulte de la cuisson d'un mélange composé d'environ 80 % de calcaire (qui apporte le calcium) et de 20 % d'aluminosilicates (notamment des argiles qui apportent le silicium, l'aluminium et le fer).

Tableau n° 5 : Port de Saint-Malo - Nombre de passagers et de véhicules transportés (en unités)

	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Passagers	810 560	767 655	755 190	749 302	96 247	-88,1%
<i>dont BAI¹⁹</i>	<i>355 836</i>	<i>339 663</i>	<i>325 165</i>	<i>318 337</i>	<i>58 924</i>	<i>-83,4%</i>
Camions	14 672	14 811	12 432	14 013	4 532	-69,1%
<i>dont BAI</i>	<i>9 483</i>	<i>10 120</i>	<i>8 313</i>	<i>9 580</i>	<i>1 923</i>	<i>-79,7%</i>
Véhicules légers	206 804	201 325	183 579	191 728	34 210	-83,5%
<i>dont BAI</i>	<i>130 156</i>	<i>126 705</i>	<i>121 988</i>	<i>118 241</i>	<i>22 994</i>	<i>-82,3%</i>

Source : Région Bretagne.

La diminution de 45 % du trafic du port de Saint-Malo pendant la période 2016-2020 l'a amené, pour la première fois depuis des décennies, sous la barre symbolique du million de tonnes.

Le port de Saint-Malo est situé sur deux zones, avec des trafics dédiés, qui ont évolué de manière très différente depuis dix ans.

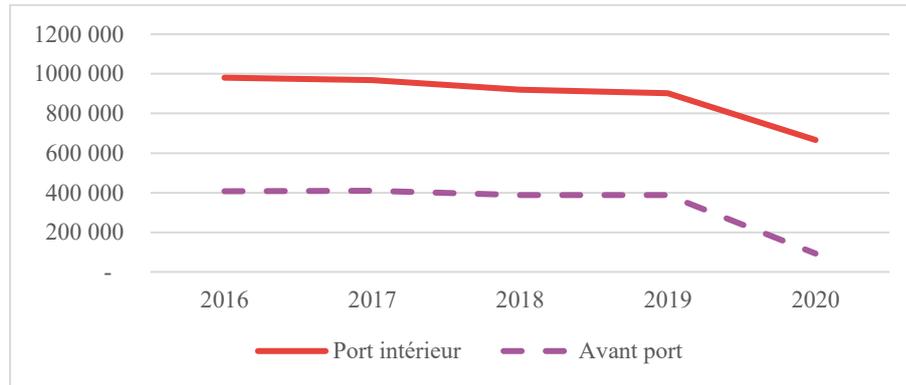
L'activité de l'avant-port, qui accueille les navires transbordeurs (ferries) qui relie la Bretagne aux îles anglo-normandes et à l'Angleterre, est restée stable²⁰ sur la période 2016-2019 avant de s'effondrer en 2020. La pandémie de covid-19 y a en effet littéralement stoppé l'activité (- 76 %), avec l'arrêt des lignes vers l'Angleterre et les îles anglo-normandes pendant une grande partie de l'année.

Le port intérieur est accessible seulement via une écluse, ce qui limite la taille des navires ; il concentre le reste du trafic commercial, basé essentiellement sur des produits nécessaires à la fabrication d'engrais (engrais naturels, produits azotés, produits chimiques divers...) ainsi que sur l'importation de bois ou de produits agricoles destinés à la production d'aliments pour bétail. Les volumes transportés sur ces bassins intérieurs avaient déjà diminué sensiblement sur la période 2016-2019 (8 %) avant de connaître une baisse plus forte encore en 2020, due à un conflit social au sein de l'entreprise de manutention.

¹⁹ Bretagne Angleterre Irlande, connue sous son nom commercial : Brittany Ferries.

²⁰ Le trafic y est quasiment exclusivement constitué de véhicules (poids lourds transportant des marchandises diverses mais aussi véhicules légers) et de passagers. Pendant la période 2016-2019, le trafic global sur ces lignes est resté globalement stable avec une diminution de 5%.

Graphique n° 3 : Évolution des trafics sur le port de Saint-Malo (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

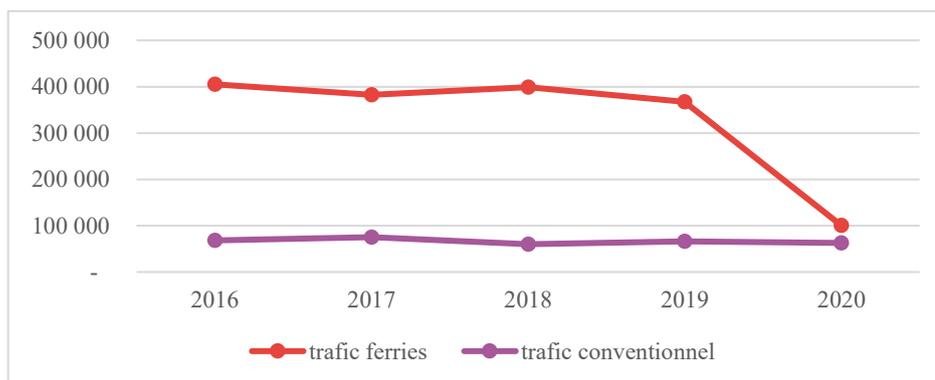
1.1.2.4 Le port de Roscoff-Bloscon : une activité essentiellement dédiée aux liaisons avec les îles britanniques fortement impactée par la crise de la covid-19

Tableau n° 6 : Trafics du port de Roscoff-Bloscon (en tonnes)

	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Trafic ferries	405 063	382 535	398 676	367 297	100 477	-75,19%
Trafic conventionnel	68 052	75 216	60 017	66 158	62 966	-7,47%
Trafic global	473 115	457 751	458 693	433 455	163 443	-65,45%

Source : Région Bretagne.

Graphique n° 4 : Évolution des trafics sur le port de Roscoff-Bloscon (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

Tableau n° 7 : Nombre de passagers et de véhicules transportés (en unités)

	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Passagers	520 341	517 148	547 788	430 101	66 512	-87,2%
<i>dont BAI</i>	<i>451 963</i>	<i>451 635</i>	<i>464 373</i>	<i>430 101</i>	<i>66 512</i>	<i>-85,3%</i>
Camions	6 725	5 969	6 343	6 898	2 570	-61,8%
Véhicules légers	183 402	182 284	190 180	157 858	28 424	-84,5%
<i>dont BAI</i>	<i>161 261</i>	<i>161 217</i>	<i>164 228</i>	<i>157 858</i>	<i>28 424</i>	<i>-82,4%</i>

Source : CRC à partir de données transmises par la Région Bretagne.

Le port du Bloscon à Roscoff est essentiellement dédié aux ferries. Après une activité relativement stable entre 2016 et 2019, il a subi comme à Saint-Malo les conséquences de la crise covid avec une diminution de 63 % de son activité. Le nombre de passagers a diminué de 85 % avec l'arrêt des lignes vers la Grande-Bretagne et l'Irlande. Les navires transportant essentiellement des passagers ont été arrêtés, entraînant l'arrêt du trafic de camions²¹.

1.1.2.5 Le port de Saint-Brieuc-Le Légué : une activité en forte progression en 2020

Tableau n° 8 : Trafic port du Légué (en tonnes)

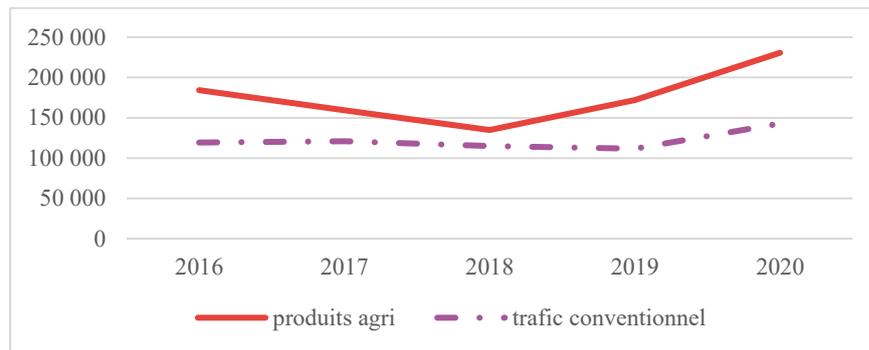
	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Produits liés à l'agriculture	184 437	159 308	134 834	172 207	230 776	25,12%
Autres marchandises	119 415	120 877	114 860	111 640	142 877	19,65%
Trafic global	303 852	280 185	249 694	283 847	373 653	22,97%

Source : Région Bretagne.

Le trafic consolidé du port du Légué a augmenté de près de 23 % entre 2016 et 2020. Les produits en lien avec l'agriculture (alimentation animale, amendements et engrais) ont progressé de plus de 25 % et les autres marchandises (bois, kaolin, sables marins...) de 19 %. Le port du Légué est l'un des seuls en France à avoir connu une hausse de son trafic en 2020 malgré la crise sanitaire, avec une progression de 32 % pour l'ensemble des trafics.

²¹ Le port de Calais qui travaille quasiment exclusivement avec le Royaume-Uni avec des ferries a été certes impacté avec une diminution de 62 % du nombre de passagers transportés mais a pu « sauver » son année avec les poids lourds dont le nombre n'a pas réellement diminué. Le trafic global n'a ainsi diminué que de 8 %.

Graphique n° 5 : Trafics du port de Saint-Brieuc-Le Légué (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

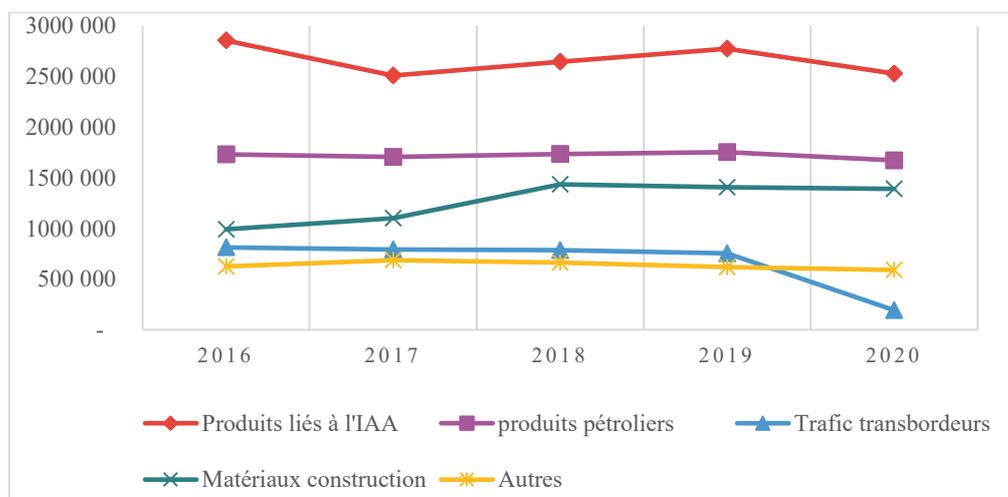
1.1.3 Le trafic consolidé des ports de commerce régionaux

Tableau n° 9 : Trafics consolidés des cinq ports régionaux bretons (en tonnes)

	2016	2017	2018	2019	2020	Évol 2019/2016	Évol 2020/16
Produits liés à l'industrie agro-alimentaire	2 854 407	2 508 552	2 643 077	2 773 707	2 527 312	-3%	-11%
Produits pétroliers	1 730 951	1 704 452	1 733 316	1 752 673	1 672 001	1%	-3%
Trafic transbordeurs	812 625	792 131	786 025	755 123	193 264	-7%	-76%
Matériaux construction	991 662	1 099 282	1 434 937	1 407 151	1 390 758	42%	40%
Autres	623 957	686 686	662 088	619 261	589 831	-1%	-5%
Total 5 ports	7 013 602	6 791 103	7 259 443	7 307 915	6 373 166	4,2%	-9%

Source : CRC, données Région Bretagne.

Graphique n° 6 : Évolution trafics consolidés des cinq principaux ports bretons (en tonnes)



Source : CRC, données Région Bretagne.

Sur la période 2016-2019, les trafics des cinq ports de commerce appartenant à la région Bretagne ont globalement augmenté de 4,6 %, essentiellement grâce aux matériaux de construction, qui ont progressé de 42 % et qui représentent près de 20 % du trafic consolidé en 2019 contre 14,6 % en 2016. En revanche, tous les trafics liés à l'industrie agro-alimentaire marquent le pas sur la période (- 3%), de même que ceux des transbordeurs (- 7 %) en raison de l'arrêt d'une ligne entre Roscoff et l'Irlande fin 2018 et du tassement continu des trafics passagers vers les îles anglo-normandes et vers Portsmouth au départ de Saint-Malo.

L'année 2020 restera marquée par la crise sanitaire, qui a finalement eu relativement peu de conséquences sur la majeure partie des trafics, à l'exception des liaisons maritimes entre la Bretagne et les îles britanniques, qui ont été stoppées, impactant particulièrement les deux ports concernés (Roscoff et Saint-Malo). La diminution globale du trafic consolidé des cinq ports régionaux bretons en 2020 (12,8 %) est identique à celle constatée pour l'ensemble des ports métropolitains (13%).

Tableau n° 10 : Trafics des cinq ports régionaux bretons / trafic national (en tonnes)

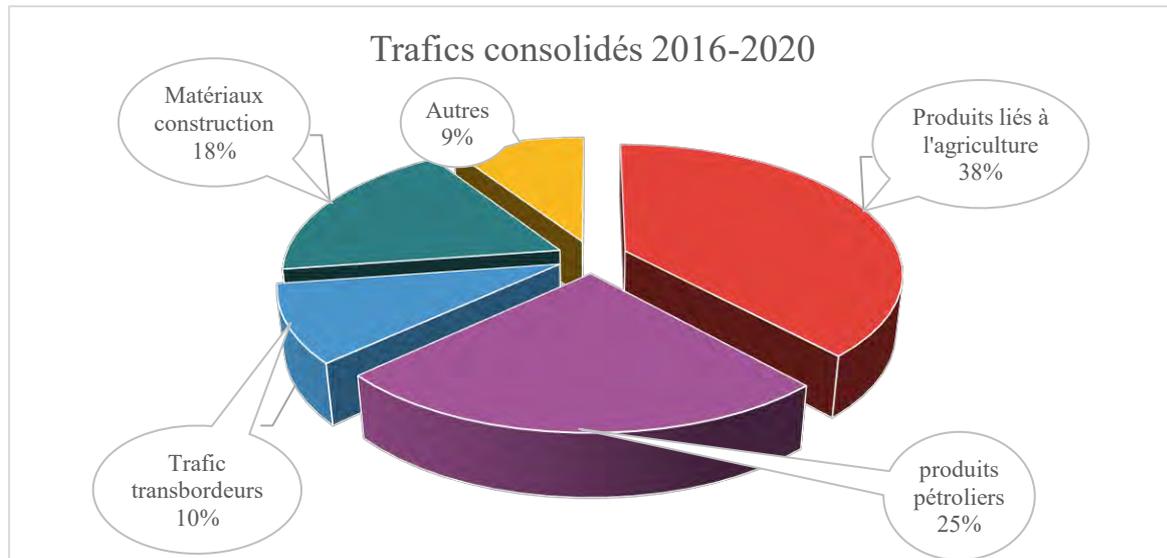
	2016	2017	2018	2019	Évol 2019/2016	2020	Évol 2020/2019	Évol 2020/2016
Brest	2 635 406	2 399 976	2 792 116	2 633 439	-0,1%	2 530 192	-3,9%	-4,0%
Lorient	2 212 845	2 275 153	2 451 911	2 667 316	20,5%	2 546 726	-4,5%	15,1%
Saint-Malo	1 388 384	1 378 038	1 307 029	1 289 858	-7,1%	759 152	-41,1%	-45,3%
Roscoff-Bloscon	473 115	457 751	458 693	433 455	-8,4%	163 443	-62,3%	-65,5%
Saint-Brieuc - Le Légué	303 852	280 185	249 694	283 847	-6,6%	373 653	31,6%	23,0%
Total 5 ports bretons	7 013 602	6 791 103	7 259 443	7 307 915	4,2%	6 373 166	-12,8%	-9,1%
Ports métropolitains	332 522 000	350 680 000	354 225 000	343 504 000	3,3%	298 742 000	-13,0%	-10,2%
part des ports bretons	2,1%	1,9%	2,0%	2,1%		2,1%		

Source : CRC à partir de statistiques Région Bretagne.

1.1.4 Des ports bretons spécialisés sur des marchés de niche

Dans le contexte actuel du développement d'un commerce maritime mondial axé notamment sur le trafic de conteneurs avec l'Asie au moyen de navires de plus en plus grands, et qui tend à concentrer l'activité sur de moins en moins de sites en Europe, les ports de commerce bretons pourront difficilement rattraper leur retard et rivaliser avec les grands ports maritimes français. Leur faible hinterland, leur position très excentrée par rapport aux principales métropoles européennes et le manque de voies de communication, notamment ferroviaires, les rendent en effet difficilement compétitifs pour des trafics de marchandises avec l'Asie.

Graphique n° 7 : Trafics consolidés 2016-2020 par nature des cinq ports de commerce régionaux



Source : CRC, données Région Bretagne.

Les ports bretons sont en revanche importants pour l'économie locale en étant positionnés sur des marchés de niche, avec des trafics axés sur l'industrie des aliments pour bétail, particulièrement bien implantée dans la région (par exemple les graines de soja ou de colza²² à Brest ou les tourteaux de soja à Lorient²³) mais aussi sur des produits destinés à la fabrication d'engrais à Saint-Malo. Au total, 38 % des tonnages débarqués sur la période 2016-2019 concernent des produits destinés à l'agriculture.

Par ailleurs, la Bretagne abrite des ports importants pour le transport de passagers et de marchandises par camions, comme Roscoff et Saint-Malo, qui ont des liaisons avec les îles anglo-normandes, l'Irlande et le Royaume-Uni. Ces ports sont aujourd'hui particulièrement impactés par la crise sanitaire.

Les autres trafics sont liés aux matériaux de construction (sable, bois...), aux carburants et à des trafics divers de moindre importance. Brest est le seul port à avoir un trafic de conteneurs, axé en partie sur l'exportation de volailles congelées et de produits laitiers.

²² Les graines de soja et de colza qui arrivent à Brest sont transformées dans une usine de trituration en huile destinée à l'alimentation du bétail ou en agro-carburant.

Le tourteau de soja est un produit dérivé du soja utilisé en alimentation animale, et marginalement en alimentation humaine, principalement comme supplément protéique, mais aussi comme source d'énergie métabolisable. En moyenne, 1 kg de soja donne 0,8 kg de tourteau de soja.

²³ La Bretagne est la première région française pour les élevages bovins, porcins ou avicoles.

1.2 Les différents acteurs de l'écosystème portuaire

Un port de commerce est un espace incluant un plan d'eau, des infrastructures (jetées et quais) et des terre-pleins accolés destinés à l'accueil et la protection des navires, et offrant des services notamment logistiques (pilotage, remorquage, lamanage, grues, manutention, entrepôts), commerciaux (transitaires) et administratifs (douanes), visant à faciliter le transit des marchandises entre les navires et la terre et leur expédition vers les zones de destination. Y sont également fournis des services spécifiques pour l'avitaillement (ravitaillement en vivres et en carburant) et l'entretien des navires (chantiers navals). Des règlements particuliers s'y appliquent, que l'État et la région sont chargés de faire respecter. Si de nombreux professionnels privés et publics contribuent ainsi à l'activité portuaire, la région, en sa qualité de propriétaire des infrastructures et du domaine public maritime attenant, est un acteur majeur de la place portuaire.

1.2.1 Les rôles respectifs de la région et de l'État en matière de police portuaire

Pour chacun des ports de commerce de Saint-Malo, Lorient et Brest, une convention de « *transfert de l'État à la région de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion* » a été signée fin décembre 2006. Ces conventions rappellent que conformément aux articles L. 302-4 et L. 302-5 du code des ports maritimes²⁴, la région est l'autorité portuaire (AP) et le représentant de l'État dans le département est l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P).

En qualité d'AP, la région exerce la police de l'exploitation du port²⁵ et de la conservation du domaine public. La région est par ailleurs, en sa qualité de propriétaire du port, responsable de l'entretien des ouvrages d'art²⁶ et des plans d'eau, en garantissant notamment un tirant d'eau suffisant pour les navires par des dragages réguliers.

En qualité d'AI3P, les services de l'État exercent les missions régaliennes qui, à ce titre, ne sont pas transférées. Il en est ainsi de la police du plan d'eau, qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, et de la police des matières dangereuses et de l'environnement.

Sur un plan opérationnel, ce sont les capitaineries qui, conformément à l'article R. 5331-5 du code des transports, regroupent les agents de l'État compétents en matière de police portuaire. Dans les ports de commerce bretons, les capitaineries assurent des missions qui relèvent de l'AI3P, mais aussi de l'AP, ainsi que du code de l'environnement (eau et milieux aquatiques), du code du tourisme (infraction au mouillage) et du code de la santé publique.

La frontière entre les missions de l'AI3P et de l'AP est parfois poreuse. Ainsi, si l'AI3P est responsable de l'entrée d'un navire dans le port, c'est l'AP qui doit lui trouver un poste à quai. Les deux autorités doivent donc coopérer quotidiennement : un navire autorisé à entrer doit en effet pouvoir également accoster.

²⁴ Remplacés depuis 2010 par les articles L. 5331-1 et suivants du code des transports.

²⁵ La police de l'exploitation du port comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins.

²⁶ Les ouvrages d'art sont notamment les quais, terre-pleins, jetées.

La convention de transfert de propriété a prévu dans son article 6 que « *en application de l'article L. 311-1²⁷ du code des ports maritimes, l'organisation des pouvoirs de police entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police (...) fera l'objet d'une convention spécifique. Cette convention précisera les modalités de concertation pour l'organisation des mouvements de navires.* »

Une convention spécifique a bien été signée pour chacun des ports, mais elle concerne les seules modalités de concertation entre la région et les services de l'État pour l'organisation des mouvements de navires.

Pour le port de Brest, la convention signée le 15 avril 2008 pour préciser les rôles de chacune des parties est très succincte (deux pages) et gagnerait à être précisée. Son article 2 prévoit une conférence de placement réunie à l'initiative de l'AP, chargée d'établir le programme prévisionnel d'attribution des postes à quai et d'usage des terre-pleins et réunissant l'ensemble des acteurs portuaires²⁸, mais sans préciser sa périodicité et les conséquences d'une absence de tenue. Cette conférence est organisée « *chaque fois que nécessaire* » par l'autorité portuaire. De fait la responsabilité de l'attribution des postes à quai repose sur la capitainerie, alors que ce n'est pas prévu par la convention. Avec la pandémie de la covid-19, la tenue des conférences²⁹ s'est espacée sans que les responsabilités aient été pour autant redéfinies. La convention gagnerait également à être élargie à l'ensemble des missions confiées aux capitaineries qui concernent également l'AP, dépassent la seule question du placement des navires et nécessitent une meilleure coopération ou communication (notamment des missions liées à l'exploitation et l'administration du système Gedour³⁰).

Enfin la convention pourrait intégrer des précisions sur l'organisation du travail de la capitainerie (rythme de travail, astreintes). En effet, si cette dernière relève de l'État, les conséquences d'un éventuel dysfonctionnement ou de restrictions de services par manque de personnels rejailliraient directement sur l'AP, qui ne peut donc s'en désintéresser (les locaux de la capitainerie sont d'ailleurs sa propriété).

²⁷ L'article L. 311-1 du code des ports maritimes a été repris à l'article L. 5334-1 du code des transports.

²⁸ Région, État, concessionnaires, représentant des entreprises assurant les services au navire, des consignataires et des entreprises de manutention.

²⁹ Selon l'AP et l'AI3P, les conférences de placement avaient lieu chaque semaine avant la pandémie. Elles sont essentielles pour prévenir les situations délicates comme l'entrée de navires en avarie qui présentent le risque de devenir épave et de devenir une charge pour l'AP qui devra supporter le coût d'une déconstruction. La capitainerie donne un avis technique sur les bateaux en difficulté.

³⁰ Le système Gedour est un système d'information autrement dit « port community système ». Il permet aux acteurs de la vie portuaire de travailler ensemble en couvrant tous les processus de l'escale d'un navire. Il permet la gestion dématérialisée des escales, conformément au règlement européen 2019-1239 établissant un système de guichet unique maritime européen. Ainsi, le navire s'annonce sur Gedour puis les formalités et vérifications sont accomplies par la capitainerie dans les 48 heures qui précèdent son arrivée. La capitainerie dispose uniquement de données déclaratives. À chaque arrivée ou départ d'un navire, la capitainerie saisit dans Gedour les données relatives à l'escale, le nom du navire, n° Lloyd, Pavillon, les caractéristiques du navire, les informations techniques concernant le pilotage, le remorquage, le mouillage et les informations sur la marchandise prévisionnelle ainsi que sur les passagers. La région a accès à ces informations (les concessionnaires également) et extrait ces données quotidiennement pour un suivi du trafic. Le service des Douanes a également accès aux données gérées dans le système Gedour.

Recommandation n° 1 En lien avec l'AI3P, actualiser la convention du port de Brest en précisant les modalités de concertation relatives aux mouvements de navires et en incluant l'ensemble des missions confiées à la capitainerie.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique avoir élaboré en 2021 avec les services de l'État une nouvelle convention visant à clarifier les rôles et obligations réciproques de l'AP et de l'AI3P. Cette convention a été approuvée par la commission permanente le 28 février 2022. Il est prévu qu'elle fasse l'objet de déclinaisons spécifiques au niveau de chacun des cinq ports de commerce bretons.

1.2.2 La présidence du conseil portuaire par la région

Conformément à l'article L. 5314-12 du code des transports, « *Dans chaque port maritime relevant du présent chapitre, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique, la prise en compte des questions environnementales et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière.* »

Le conseil portuaire de chacun des ports régionaux est constitué de représentants des collectivités territoriales concernées, de membres désignés par le concédant et le concessionnaire parmi les entreprises et les prestataires de services usagers du port et de représentants des personnels travaillant sur le port. La région en assure la présidence en sa qualité de propriétaire et d'autorité portuaire.

L'article R. 5314-22 du code des transports prévoit que : « *Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :*

- 1° *La délimitation administrative du port et ses modifications ;*
- 2° *Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire ;*
- 3° *Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;*
- 4° *Les avenants aux contrats de concession et les nouveaux contrats de concession ;*
- 5° *Les projets d'opérations de travaux neufs ;*
- 6° *Les sous-traités d'exploitation ;*
- 7° *Les règlements particuliers de police.*

Outre ces avis obligatoires, le conseil portuaire est une instance d'échange d'informations et de débats entre tous les acteurs. S'il n'a pas de pouvoirs de décision, il n'en est pas moins une instance importante, notamment pour la région, qui peut ainsi prendre connaissance des attentes des différents acteurs sur la gestion portuaire. Pour les ports de Brest, Roscoff, Saint-Malo et Lorient, les conseils portuaires se tiennent au moins deux fois par an, comme le prévoit la réglementation.

1.2.3 Le rôle du service des douanes

1.2.3.1 Le recouvrement des taxes sur les marchandises importées

L'administration des douanes est chargée de recouvrer l'ensemble des taxes portant sur les marchandises qui entrent dans un port en provenance de l'étranger. Il s'agit là d'une mission historique, les recettes prélevées étant destinées à alimenter le budget de l'État.

1.2.3.2 La perception des droits de port

Conformément à l'article L. 5321-1 du code des transports, un droit de port peut être perçu dans les ports de commerce relevant des collectivités territoriales. Les éléments constitutifs du droit de port sont des redevances sur les navires, le stationnement, les marchandises, les passagers et les déchets d'exploitation. Il s'agit de ressources majeures pour les ports de commerce³¹.

Toutefois, contrairement aux autres ressources portuaires, et conformément à l'article 285 du code des douanes, « *les redevances composant le droit de port sont perçues comme en matière de douane* ». Elles sont ainsi calculées et perçues par le service des douanes et non par le concédant ou le concessionnaire. L'article R. 5321-16 du code des transports précise que les redevances sont reversées ensuite à « *la personne publique dont relève le port ou, si le contrat de concession le prévoit, le concessionnaire* ».

Ce mode de perception n'est toutefois pas sans causer de difficultés. La recette interrégionale des douanes reverse le produit des droits de port, en général tous les mois, mais globalement, sans précision sur les navires ou la période concernés, interdisant ainsi toute liquidation détaillée de ces recettes. Or, il existe toujours des différences entre les montants estimés et attendus par les exploitants et les sommes réellement reversées par les douanes³². Il s'agit d'une difficulté récurrente à laquelle sont confrontés tous les gestionnaires de ports, qui se heurtent à un refus des douanes de justifier les sommes reversées³³, car ses agents sont tenus au secret professionnel au titre de l'article 59 bis du code des douanes, qui leur interdit de divulguer les informations dont ils pourraient avoir connaissance dans le cadre de leurs fonctions³⁴. La Cour des comptes a d'ailleurs recommandé le transfert aux autorités portuaires de la gestion des droits de port³⁵.

³¹ Les droits de port représentent par exemple entre 35 et 40 % du chiffre d'affaires du port de commerce de Brest entre 2013 et 2017.

³² Ces différences n'excèdent pas 1 ou 2 % sur l'année mais elles existent néanmoins et interdisent toute liquidation.

³³ Les commissaires aux comptes des exploitants critiquent régulièrement cette absence de justification des sommes perçues.

³⁴ Ces règles relatives au secret professionnel sont, selon une jurisprudence constante, générales et absolues, et il ne peut y être dérogé que par des dispositions législatives expresses d'interprétation et d'application strictes.

³⁵ Rapport public annuel de la Cour des comptes 2018 sur « *les missions fiscales de la Douane* ».

Il est à noter que ces difficultés n'existent pas lorsque les droits de port sont remplacés par des taxes d'outillage. C'est le cas à Saint-Malo où la redevance sur les passagers prévue par la réglementation³⁶ est fixée à 0 € et a été, de facto, remplacée par une taxe d'outillage perçue directement par le concessionnaire. Les exploitants possèdent en effet les données nécessaires pour calculer les redevances via la base de données du système AP+ (cf. § 4.2.3). Toutefois, en l'état actuel de la réglementation, les taxes d'outillage présentent l'inconvénient de ne pas être votées par l'autorité concédante, contrairement aux droits de port.

1.2.4 Les autres acteurs portuaires

La région est responsable de l'exploitation commerciale du port mais en général délègue ces missions à un tiers³⁷ qui exploite les installations et le domaine portuaires, gère l'ensemble de l'outillage (grues, hangars, terre-pleins...) et anime la partie commerciale (relations avec les armements). Il peut, enfin, gérer en lien avec la région le domaine public maritime concédé en accordant des autorisations d'occupation temporaire aux entreprises qui souhaitent s'y implanter.

Il existe d'autres acteurs indépendants de la région et de l'exploitant, qui offrent néanmoins des services indispensables à l'activité portuaire. Il en est ainsi de ceux dédiés à l'activité purement maritime, comme les pilotes qui aident les navires à entrer dans le port, les remorqueurs qui les assistent pour les manœuvres d'entrée, et les lamaneurs qui les aident pour l'amarrage aux quais. Lorsqu'il y a défaillance du secteur privé pour assurer ces services, la région peut demander aux exploitants de s'en charger³⁸. D'autres acteurs à terre sont tout autant indispensables à la chaîne logistique, comme les dockers³⁹ qui, en complément des grutiers employés par les exploitants, assurent les opérations de chargement et de déchargement des navires à quai. Tous ces services sont facturés aux armements des navires fréquentant le port via leurs agents présents localement. Ces derniers, agents maritimes/consignataires, figurent parmi les acteurs importants : ils représentent dans chaque port les armements ou les affréteurs des navires qui y font escale, en assistant notamment les capitaines pour les démarches administratives d'enregistrement des documents douaniers ainsi que pour les relations commerciales⁴⁰.

³⁶ Articles R. 5321-34 à R. 5321-36 du code des transports.

³⁷ Jusqu'en 2020, la totalité des ports bretons était exploitée par les chambres de commerce et d'industrie.

³⁸ Il en est ainsi par exemple du service de lamanage et de remorquage à Saint-Malo, géré par le concessionnaire du port, et du service de remorquage de Lorient, géré également par le concessionnaire du port.

³⁹ Les dockers sont aujourd'hui salariés de sociétés de manutention.

⁴⁰ L'agent maritime ou consignataire aide également à la préparation de l'escale du navire en agissant par exemple en qualité d'intermédiaire pour requérir les services d'un fournisseur de matériels ou de vivres. Le transitaire est en charge des opérations administratives d'enregistrement mais également de l'élaboration des documents douaniers. Il peut aussi assurer et superviser les liaisons techniques et administratives concernant la circulation des marchandises à l'échelle internationale. Le plus souvent, ce sont les mêmes entreprises qui sont à la fois consignataires et transitaires.

Un port comprend également une zone portuaire, qui est une zone d'activités économiques située sur le domaine public maritime et dédiée aux entreprises⁴¹. Ces zones sont gérées au moins en partie par les exploitants, qui attribuent en lien avec la région, pour des durées limitées, des parcelles aux entreprises qui le souhaitent dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaires. Parfois, une partie des zones d'activités portuaires est située en dehors du périmètre propriété de la région. C'est le cas par exemple à Lorient où la majeure partie de la zone attenante aux quais ne fait pas partie du domaine public maritime appartenant à la région.

CONCLUSION SUR LA PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PORTS

Si la région Bretagne est aujourd'hui propriétaire de l'ensemble des ports de commerce bretons (à l'exception de celui de Tréguier, départemental, mais qui représente moins de 1% du trafic régional), ils ont été acquis en deux vagues (en 2007 pour Brest, Lorient et Saint-Malo, auparavant propriété de l'État, et en 2017 pour les autres, transférés par des collectivités territoriales). Ils présentent néanmoins des caractéristiques communes. Représentant 2 % seulement du trafic portuaire français, et spécialisés sur quelques marchés (importation de matières premières liées à une industrie régionale et à des débouchés locaux, comme les aliments pour le bétail ou la production d'engrais), ils restent importants pour l'économie locale. Sur la période 2016-2020, en dehors de ces activités historiques, les ports de commerce bretons ont peu développé de nouveaux trafics, malgré les engagements pris par les concessionnaires notamment de Brest et Lorient lors de la signature des contrats. S'agissant des effets de la crise sanitaire liée au covid, seuls les ports ayant une activité liée au transport de passagers et de marchandises par transbordeurs ont connu une année 2020 difficile avec une chute d'activité atteignant 74 % en raison de l'arrêt des liaisons avec l'Angleterre.

⁴¹ Les entreprises installées sur une zone portuaire transforment des matières premières agricoles qui leur parviennent directement par voie maritime ou proposent des services pour l'activité maritime (entrepôts, avitaillement des navires, fournitures diverses...)

2 LES MOYENS AFFECTÉS À LA POLITIQUE PORTUAIRE DE LA RÉGION

La région gère les 22 ports dont elle est propriétaire avec des moyens qui sont largement mutualisés. Le poids financier de la politique portuaire et les moyens affectés ne concernent donc pas exclusivement les cinq principaux ports de commerce bretons même si ceux-ci représentent la plus grande part.

2.1 L'organisation générale des services de la région

Les services de la région qui travaillent au profit de la politique portuaire représentent 92 agents équivalents temps plein (ETP) en 2020 et sont physiquement répartis entre le siège où sont positionnés tous les services centraux et notamment la direction des ports, et les antennes situées dans chacun des ports de commerce.

2.1.1 Les services centraux

La direction des ports dépend de la direction générale adjointe « Mer, Tourisme et Mobilités ». Elle comprend environ 19 agents ETP répartis entre :

- la direction ;
- le service des concessions (SCO), avec 5 ETP, qui a notamment pour mission de surveiller la performance de l'exploitation par les concessionnaires ;
- le service prospective, économie, exploitation, environnement (SP3E), avec 5 ETP, qui coordonne la promotion des ports bretons à l'échelon régional, national et international ;
- le service de l'ingénierie (SI), avec 7,2 ETP, qui assure l'entretien propriétaire et dont les agents sont répartis entre Brest, Lorient et Rennes.

Le service fonctionnel des transports (SEFTRA), transversal au sein de la direction générale adjointe, gère les finances et affecte environ huit ETP spécifiquement aux questions portuaires. La direction des ports travaille également avec six autres directions suivant les sujets (économiques, énergies marines renouvelables -EMR-, voies ferrées, croisières, lobbying européen, environnement).

2.1.2 Les antennes portuaires de Saint-Malo, Brest et Lorient

Les trois antennes portuaires de Saint-Malo, Brest et Lorient constituent des services déconcentrés qui œuvrent au profit de l'ensemble des ports gérés par la région. Sous la responsabilité fonctionnelle de la direction des ports, elles employaient 65 ETP en 2020.

Localement, les antennes sont les interlocuteurs privilégiés des concessionnaires. Elles représentent le service des concessions (SCO) en participant notamment au suivi de l'exécution des contrats dans ses différents aspects : exploitation, gestion du domaine public, aménagement durable. Pour les missions de gestion du domaine, les antennes s'assurent de la régularité de la procédure d'octroi des autorisations d'occupation temporaire (AOT) par les concessionnaires. Elles gèrent également le domaine portuaire non concédé. Pour les missions régaliennes, l'antenne représente la région auprès des services de l'État et notamment de la capitainerie. Elle participe aux conférences de placement des navires. Sur les questions plus stratégiques, comme les plans de développement commercial proposés par les concessionnaires, elle peut apporter une aide à la direction des ports en procédant à une lecture critique des propositions du concessionnaire par rapport, par exemple, au tissu économique local.

Chaque antenne portuaire présente des spécificités. Celle de Brest est compétente sur 10 ports finistériens et est organisée en 4 services avec au total 17 agents dont 7 pour les travaux réalisés en régie. Celle de Lorient intervient sur 9 ports avec 12 agents, et ne possède en revanche pas de moyens de réalisation de travaux en régie. Celle de Saint-Malo est compétente sur 3 ports (Saint-Malo, Cancale et Saint-brieuc-Le Légué). Elle comprend 35 agents dont 15 pour la mission d'éclusier/pontier à Saint-Malo et au Légué et 12 pour la réalisation de travaux en régie.

2.2 Le poids financier de la politique portuaire

2.2.1 Des charges de fonctionnement courant en forte hausse

Tableau n° 11 : Dépenses de fonctionnement pour la politique portuaire (hors frais généraux)

(en euros)	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Charges de personnel	3 161 657	3 980 693	4 422 040	4 693 688	4 479 172	41,7%
Dépenses fonctionnement (hors moyens généraux et personnel)	1 688 379	2 511 563	2 154 082	2 482 237	1 841 469	9,1%
Total dépenses de fonctionnement (hors moyens généraux)	4 850 036	6 492 256	6 576 122	7 175 925	6 320 641	30,3%

Source : Région Bretagne.

Les dépenses de fonctionnement⁴² liées à la politique portuaire ont progressé de plus de 30 % sur la période 2016-2020.

L'intégration en 2017 dans le cadre de la loi NOTRé de 19 ports supplémentaires, notamment ceux du Légué⁴³ et de Roscoff, et le renforcement consécutif de l'encadrement et des services expliquent la hausse des effectifs, passés de 65 ETP en 2016 à 92 en 2020 ainsi que celle, de 41,7 %, de la masse salariale.

⁴² Hors moyens généraux (location, véhicules, fournitures, fluides...), qui sont mutualisés à l'échelle de la collectivité.

⁴³ Le port du Légué emploie notamment une douzaine d'éclusiers.

Tableau n° 12 : Évolution de la masse salariale dédiée à la politique portuaire

(en euros)	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Masse salariale	3 161 657	3 980 693	4 422 040	4 693 688	4 479 172	41,7%
dont antennes	1 910 627	2 655 704	2 933 423	3 119 132	2 924 197	53,0%
dont SEFTRA	214 810	240 119	380 611	368 123	385 633	79,5%
dont DP	1 036 220	1 084 870	1 108 006	1 206 433	1 169 342	12,8%
ETP	64,9	79,6	89,4	92,8	91,3	40,7%
dont antennes	42,96	56,78	62,51	66,50	64,83	50,9%
dont SEFTRA	4,25	4,86	7,93	7,63	7,84	84,5%
dont DP	17,70	17,97	18,98	18,66	18,67	5,5%

Source : données Région Bretagne.

Les autres dépenses de fonctionnement directement liées à la politique portuaire concernent les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage (comme en 2019 lors du renouvellement des concessions), les frais de prise en charge des navires abandonnés dans les ports, les contributions aux syndicats mixtes, les études diverses et les frais d'assurance. Elles sont plus erratiques et évoluent en fonction des projets et des besoins⁴⁴. Globalement, sur la période, elles ont progressé de 9 %, en raison d'abord des dépenses dans les antennes (+36,7 %). En revanche, elles ont diminué sensiblement sur les grands projets.

Tableau n° 13 : Évolution des dépenses de fonctionnement

(en euros)	2016	2017	2018	2019	2020	Evol 20/16
Dépenses fonctionnement	1 688 379	2 511 563	2 154 082	2 482 237	1 841 469	9,1%
dont Antennes	633 171	945 584	882 671	945 598	865 531	36,7%
dont Services régionaux	501 536	656 638	710 994	1 263 997	585 780	16,8%
dont Grands projets	553 672	909 341	560 417	272 642	390 158	-29,5%

Source : données Région Bretagne.

⁴⁴ Les antennes doivent par exemple supporter les frais de prise en charge des navires abandonnés dans les ports (jusqu'à leur déconstruction), qui peuvent être très variables d'une année sur l'autre ; en 2021, le port de Brest « accueille » par exemple deux navires abandonnés par leur armateur, devenus des épaves invendables, dont la déconstruction pourrait coûter plus d'un million d'euros à la région ; il est en effet souvent difficile de se retourner contre des armateurs domiciliés dans des paradis fiscaux.

2.2.2 Le poids financier des investissements portuaires

2.2.2.1 La part des investissements portuaires dans les dépenses de la région

Tableau n° 14 : Dépenses d'investissement portuaires (en euros)

	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Evol 20/16
(1) Entretien du patrimoine	2 394 568	1 620 941	2 421 001	4 931 144	5 366 125	16 733 779	124,10%
<i>dont Lorient</i>	<i>933 980</i>	<i>60 618</i>	<i>206 362</i>	<i>333 566</i>	<i>957 340</i>	2 491 866	2,50%
<i>dont Brest</i>	<i>1 289 523</i>	<i>54 621</i>	<i>203 063</i>	<i>19 506</i>	<i>63 875</i>	1 630 588	-95,00%
<i>dont Saint-Malo</i>	<i>144 875</i>	<i>204 090</i>	<i>211 646</i>	<i>223 590</i>	<i>269 430</i>	1 053 631	86,00%
<i>dont autres ports (*)</i>	<i>-</i>	<i>1 050 995</i>	<i>451 935</i>	<i>89 135</i>	<i>2 545 104</i>	4 137 169	
<i>dont dépenses communes non ventilées (**)</i>	<i>26 190</i>	<i>250 617</i>	<i>1 347 995</i>	<i>4 265 347</i>	<i>1 530 376</i>	7 420 525	5743,40%
(2) Modernisation des infrastructures	8 994 141	54 360 156	62 968 422	31 086 212	15 189 382	172 598 313	68,90%
<i>dont projet extension du port de Brest</i>	<i>2 814 571</i>	<i>53 344 431</i>	<i>62 086 802</i>	<i>27 883 473</i>	<i>8 110 336</i>	154 239 613	188,20%
(1)+(2) Total dépenses d'immobilisations portuaires	11 388 709	55 981 097	65 389 423	36 017 356	20 555 507	189 332 092	
(3) Subventions et avances aux concessions	5 548 724	12 897 447	5 993 472	3 985 019	19 131 557	47 556 219	244,79%
<i>dont Avances remboursables</i>	<i>-</i>	<i>2 700 000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>8 382 571</i>	11 082 571	
<i>dont subventions d'investissement</i>	<i>3 449 802</i>	<i>5 485 797</i>	<i>3 234 872</i>	<i>1 742 069</i>	<i>7 999 986</i>	21 912 526	
<i>dont indemnités de fin de contrat</i>	<i>-</i>	<i>3 000 000</i>	<i>700 000</i>		<i>270 000</i>	3 970 000	
<i>dont contributions syndicats mixtes</i>	<i>2 098 921</i>	<i>1 711 650</i>	<i>2 058 600</i>	<i>2 242 950</i>	<i>2 479 000</i>	10 591 121	
(1) + (2) + (3) Total dépenses d'investissement portuaires	16 937 433	68 878 544	71 382 895	40 002 375	39 687 064	236 888 311	80,50%
Dépenses totales d'investissement Région hors remboursement emprunt	348 179 109	548 992 674	507 145 763	512 011 182	563 249 181	2 479 577 909	
<i>dont dépenses immobilisations (comptes 20 à 23)</i>	<i>97 893 473</i>	<i>175 570 079</i>	<i>174 047 065</i>	<i>203 274 706</i>	<i>178 403 622</i>	829 188 945	
Part dépenses portuaires dans total dépenses d'investissements de la Région	4,90%	12,50%	14,10%	7,80%	7,05%	9,6%	
Part immobilisations portuaires dans total dépenses d'immobilisations Région	11,6%	31,9%	37,6%	17,7%	11,5%	22,8%	
Part projet port de Brest dans total dépenses d'immobilisations Région	2,9%	30,4%	35,7%	13,7%	4,5%	18,6%	

Source : CRC, données Région, comptes administratifs.

(*) Il s'agit notamment en 2020 de dépenses de dragage pour l'entrée du port de Vannes

(**) Il s'agit de dépenses concernant plusieurs ports et dont la Région n'a pas été en mesure de préciser l'affectation précise.

La région a investi en moyenne chaque année dans sa politique portuaire plus de 47 M€ sur la période 2016-2020, soit près de 10 % du total de ses investissements, dont plus de 6 % pour le seul projet d'extension du port de Brest.

La politique portuaire a représenté près de 23 % des dépenses d'immobilisations⁴⁵ de la région sur la période 2016-2020. Ces dépenses portent sur l'entretien des infrastructures existantes mais également sur des projets de construction de nouveaux équipements. Les premières se sont élevées à 16,7 M€ sur la période 2016-2020, soit une moyenne de 3,3 M€ par an. Elles ont augmenté de 124 %. Les secondes représentent la plus grande part des dépenses avec 172,6 M€, dont 89,4 % (154,24 M€) pour le seul projet d'extension du port de Brest.

2.2.2.2 Des aides directes principalement fléchées vers la réparation navale

La région Bretagne a versé 21,9 M€ de subventions d'investissements sur la période 2016-2020 aux concessionnaires des ports, principalement pour les concessions de réparation navale de Brest et de Concarneau, qui ont reçu respectivement 11,94 et 3,31 M€ d'aides, soit près de 70 % du total des subventions versées dans le cadre de la politique portuaire. Les concessions « commerce » ont en revanche reçu relativement peu de subventions. Le port de commerce de Brest n'en a reçu aucune et celui de Lorient un total de 0,43 M€ sur la période. La concession du port de Saint-Malo a reçu quelques subventions (0,78 M€), mais pour financer des équipements sans lien direct avec l'exploitation⁴⁶. Les ports de commerce du Légué et de Roscoff ont perçu 2,1 M€ d'aides directes sur la période.

2.2.2.3 Les autres contributions versées par la région

La région Bretagne appartient à deux syndicats mixtes qui portent des investissements portuaires et à qui elle verse des contributions importantes. Un total de 10,6 M€ a ainsi été versé, principalement au syndicat mixte qui finance les investissements du port de pêche de Lorient-Keroman (10,2 M€).

La région a par ailleurs accordé en 2017 une avance remboursable de 2,7 M€ au concessionnaire de la réparation navale de Brest à une époque où celui-ci était dans une situation financière extrêmement tendue. Alors que la commission permanente de la région avait validé un rapport actant la renonciation au remboursement de cette avance⁴⁷, transformant celle-ci de facto en subvention, la région a indiqué, en réponse aux observations provisoires de la chambre, que « conformément à la convention d'avance remboursable (article 5), l'avance sera remboursée au plus tard à la clôture de concessions. La concession ayant son terme le 31/12/2022, les écritures de clôture se feront en 2023. Ce n'est qu'à ce moment que le sort de cette avance sera réglé ». Au-delà de cette évolution dans la position de la collectivité, la chambre appelle l'attention de la région sur le fait que si, en définitive, l'avance était transformée en subvention, la question de la conformité de cette subvention aux règles européennes se poserait dès lors qu'elle aurait été versée non pour financer un équipement, mais pour renflouer la trésorerie du concessionnaire de la réparation navale, en dehors de tout plan de restructuration.

⁴⁵ Investissements réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la région.

⁴⁶ Comme par exemple la construction d'un nouveau bâtiment pour la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

⁴⁷ Cf rapport à la commission permanente du 30 novembre 2020.

La région a versé par ailleurs en 2019 un total de 8,4 M€ d'avances remboursables aux nouveaux concessionnaires de Lorient (4 M€) et Saint-Malo (4,4 M€) afin que ces derniers puissent établir un bilan d'ouverture des concessions avec des provisions suffisantes pour couvrir les indemnités de départ en retraite et de pénibilité. Ces montants ne sont pas a priori des dépenses nettes puisqu'ils ont vocation à être remboursés en fin de contrat mais ils n'en constituent pas moins des sorties de trésorerie importantes pour la région.

Tableau n° 15 : Avances remboursables et subventions d'investissement

En Euros	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Evol 20/16
Avances remboursables	-	2 700 000	-	-	8 382 571	11 082 571	NS
<i>dont réparation navale Brest</i>		<i>2 700 000</i>				<i>2 700 000</i>	
<i>dont concession St Malo/Cancale</i>					<i>4 382 571</i>	<i>4 382 571</i>	
<i>dont concession Lorient</i>					<i>4 000 000</i>	<i>4 000 000</i>	
Subventions d'investissement	3 449 802	5 485 797	3 234 872	1 742 069	7 999 986	21 912 526	131,9%
<i>dont réparation navale Brest</i>	<i>1 452 453</i>	<i>2 801 616</i>	<i>2 006 062</i>	<i>92 483</i>	<i>5 580 500</i>	<i>11 933 114</i>	
<i>dont Brest (commerce)</i>	-	-	-	-	-	-	
<i>dont Saint-Malo (commerce)</i>		<i>724 085</i>		<i>58 687</i>	<i>1 364 642</i>	<i>2 147 414</i>	
<i>dont Lorient (commerce)</i>	<i>341 600</i>	<i>85 400</i>				<i>427 000</i>	
<i>dont Concarneau réparation navale</i>	<i>1 289 702</i>	<i>1 504 652</i>	<i>523 937</i>			<i>3 318 291</i>	
<i>dont Le Légué (commerce)</i>	<i>15 985</i>	<i>104 500</i>	<i>609 309</i>	<i>324 025</i>	<i>212 466</i>	<i>1 266 285</i>	
<i>dont Roscoff (commerce)</i>		<i>17 328</i>	<i>7 537</i>	<i>811 315</i>		<i>836 180</i>	
Indemnités de fin de contrat	-	3 000 000	700 000		270 000	3 970 000	
Contributions syndicats mixtes	2 098 921	1 711 650	2 058 600	2 242 950	2 479 000	10 591 121	18,1%
Total subventions et avances	5 548 723	12 897 447	5 993 472	3 985 019	19 131 557	47 556 218	244,8%

Source : CRC, données région, comptes administratifs.

2.2.3 Le plan pluriannuel d'investissement 2021-2025 et le suivi de la maintenance

2.2.3.1 Les dépenses prévues sur la période 2021-2025

Le plan prévisionnel d'investissement sur la période 2021-2025 est particulièrement ambitieux. La moyenne annuelle des dépenses prévues s'élève à 69,4 M€, soit une hausse de 46,5 % par rapport à celle constatée sur la période précédente. Les sommes consacrées aux grands projets d'investissements n'augmentent pas, avec 122 M€ prévus pour la fin des travaux d'extension à Brest et la construction du nouveau terminal du Naye à Saint-Malo (contre 154 M€ sur la période 2016-2020 pour le seul port de Brest). En revanche, les versements aux concessionnaires pour des investissements augmentent de 43 %, passant d'une moyenne de 9,5 M€ par an à 13,6 M€ (ces versements augmentent même de 85 % si on ajoute les indemnités de fin de contrat). Les dépenses de maintenance et de gros entretien renouvellement (GER) sont également en forte hausse. Entre 2016-2020 (16,7 M€) et 2021-2025 (61,9 M€), elles auront été quasiment multipliées par quatre, en lien avec l'augmentation du nombre de ports détenus par la région, mais surtout avec sa politique de maintenance.

Tableau n° 16 : PPI 2021-2025

En Euros	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Ille-et-Vilaine/Cotes d'Armor	17 912 782	13 889 435	37 074 635	34 861 855	25 099 000	128 837 707
dont port du Légué	2 139 673	2 684 473	2 465 430	1 300 000		8 589 576
<i>antenne Le Légué</i>	317 500	520 300	130 000	-	-	967 800
<i>concession + SMGL</i>	1 822 173	2 164 173	2 335 430	1 300 000		7 621 776
dont port de Saint-Malo	14 049 809	10 195 962	33 680 205	32 632 855	24 170 000	114 728 831
<i>antenne Saint-Malo</i>	6 901 000	1 270 000	5 450 000	950 000		14 571 000
<i>Acquisitions foncières</i>	1 657 000					1 657 000
<i>concession</i>	2 991 809	6 005 962	7 650 205	1 682 855		18 330 831
<i>terminal du Naye</i>	2 500 000	2 920 000	20 580 000	30 000 000	24 170 000	80 170 000
Finistère	31 871 800	43 567 250	19 840 700	31 540 000	17 689 700	144 509 450
dont port de Brest	25 538 000	37 646 000	9 209 800	11 884 600	16 989 700	101 268 100
<i>antenne</i>	3 195 000	5 562 000	3 908 000	3 800 000	2 800 000	19 265 000
<i>concession</i>	20 175 000	7 808 000	3 235 800	8 084 600	608 100	39 911 500
<i>Extension port de Brest</i>	2 168 000	24 276 000	2 066 000	-	13 581 600	42 091 600
Dont concession port de Bloscon	769 600	417 400	300 000	12 150 000		13 637 000
Morbihan	8 463 500	10 230 000	13 147 500	9 130 000	630 000	41 601 000
dont port de Lorient	6 635 500	8 740 000	12 517 500	8 500 000		36 393 000
<i>antenne</i>	3 100 000	6 340 000	11 120 000	7 500 000		28 060 000
<i>concession</i>	3 535 500	2 400 000	1 397 500	1 000 000		8 333 000
Dépenses tous ports non ventilées	483 000	978 000	10 475 333	10 475 333	9 747 333	32 158 999
Total	58 731 082	68 664 685	80 538 168	86 007 188	53 166 033	347 107 156
<i>dont antennes</i>	13 196 000	13 172 000	20 478 000	12 250 000	2 800 000	61 896 000
<i>dont concessions (5 ports)</i>	29 294 082	18 795 535	14 918 935	24 217 455	608 100	87 834 107
<i>dont grands travaux neufs</i>	4 668 000	27 196 000	22 646 000	30 000 000	37 751 600	122 261 600
<i>Dont autres ports + divers</i>	11 573 000	9 501 150	22 495 233	19 539 733	12 006 333	75 115 449

Source : Région Bretagne.

2.2.3.2 La mise en œuvre d'outils pour gérer l'entretien du patrimoine portuaire

En 2017, lors du transfert des ports départementaux, la région a procédé au recensement des ouvrages portuaires pour organiser les opérations liées à leur maintenance. Elle a fait appel à un prestataire extérieur pour établir l'état et les fonctionnalités des ouvrages portuaires sous forme de données qui ont ensuite été versées dans un logiciel de gestion patrimoniale dénommé GECOPE. Selon la méthode dite de visites simplifiées comparées (VSC), la région a établi une cartographie des risques qui lui permet de programmer et prioriser ses travaux dans son plan pluriannuel de maintenance⁴⁸.

⁴⁸ Des visites simplifiées comparées initiales ont été menées entre 2017 et 2019. Les ouvrages ont été recensés puis classifiés d'une part selon leur état, avec un indice d'état (IE) qui fait ressortir les pathologies et la gravité de l'état, et selon leur usage, avec un indice stratégique (IS) qui fait ressortir leur importance. La synthèse des deux donne un indice de priorité (IP). Les données ont ensuite été reportées dans le logiciel GECOPE. Ce recensement initial s'est achevé en 2019. Depuis, la Région actualise l'état de ses ouvrages en utilisant la même méthode (VSC).

Sur les zones concédées, les derniers contrats signés incluent la mise en place par le concessionnaire d'une solution de type « gestion de la maintenance assistée par ordinateur » (GMAO) qui va permettre à la région de prendre connaissance chaque année des opérations de maintenance réalisées.

__ CONCLUSION SUR LES MOYENS AFFECTÉS À LA POLITIQUE PORTUAIRE __

La région Bretagne consacre à la politique portuaire des moyens importants, en augmentation sur la période de contrôle. L'intégration en 2017 dans le cadre de la loi NOTRe de 19 ports supplémentaires explique certaines évolutions, telles que la hausse des effectifs et de la masse salariale, de 41,7 %. 92 agents équivalents temps plein (ETP) en 2020 répartis entre le siège et les antennes situées dans les ports de commerce (dont 65 ETP dans celles de Saint-Malo, Brest et Lorient) sont affectés à la politique portuaire.

La région a consacré des moyens importants aux investissements portuaires, représentant plus de 47 M€ en moyenne par an sur la période 2016-2020 (près de 10 % du total de ses investissements), dont une grande partie pour le projet d'extension du port de Brest (plus de 6 % du total). Cette trajectoire va être poursuivie avec, pour la période 2021-2025, un plan prévisionnel d'investissement particulièrement ambitieux (69,4 M€ de dépenses en moyenne annuelle, soit une augmentation de 46,5 % par rapport à la période précédente). Notamment, la politique de maintenance se traduit par des prévisions de dépenses de maintenance et de gros entretien renouvellement (GER) en forte hausse, quasiment multipliées par quatre par rapport à la période 2016-2020.

Elle programme une visite triennale des ouvrages. Les antennes sont chargées de mettre à jour les indices IE et IS dans le logiciel métier. Dès lors que les ouvrages ont fait l'objet des travaux, les données d'état sont renseignées dans le logiciel.

3 LA GESTION PORTUAIRE DÉLÉGUÉE

3.1 Le contrôle des concessions par la région jusqu'en 2019

Avant leur transfert de l'État vers la région Bretagne le 1^{er} janvier 2007, les trois ports de Brest, Lorient et Saint-Malo étaient gérés dans le cadre de contrats de concession attribués aux chambres de commerce et d'industrie (CCI) locales. Le changement de propriétaire n'a toutefois pas modifié les contrats.

Ceux de Lorient et Brest se terminaient fin 2008. La région, après mise en concurrence, a attribué à nouveau l'exploitation de ces ports aux CCI anciennement concessionnaires, pour une durée de dix ans. Le contrat de Lorient a ensuite été prolongé d'un an jusqu'au 31 décembre 2019 et celui de Brest de deux ans au total jusqu'au 31 décembre 2020. Le contrat de Saint-Malo devait se terminer fin 2018 mais a été prolongé d'un an jusqu'à fin 2019.

Pendant une dizaine d'années (2009-2019), la région a ainsi délégué la gestion des trois ports sur la base de contrats qui comportaient plusieurs différences.

3.1.1 Les concessions des ports de Brest et de Lorient sur la période 2008-2019

3.1.1.1 Les engagements contractuels du concessionnaire

Les contrats de concession pour les ports de commerce de Brest et de Lorient signés respectivement le 19 et le 18 décembre 2008, s'ils comprennent un certain nombre de clauses similaires, diffèrent néanmoins sur quelques points importants.

Les deux contrats prévoient globalement les mêmes obligations pour le délégataire et les mêmes droits pour la région. Ils précisent que le concessionnaire est rémunéré par les résultats financiers et que l'exploitation du port lui est déléguée « à ses risques et périls ». Il doit exploiter l'ensemble des ouvrages mis à sa disposition, assurer des prestations aux usagers du port, entretenir, renouveler et développer les outillages et équipements dans le cadre du contrat. Il s'engage notamment à réaliser le programme d'investissements qui est annexé au contrat.

Parmi les différences les plus notables entre les deux contrats figuraient les conditions de clôture de la concession. À Brest, le délégataire a droit à une indemnité établie sur la valeur nette comptable des biens de retour⁴⁹ qu'il aura acquis pendant la durée du contrat alors qu'à Lorient, le contrat n'avait pas prévu initialement que le délégataire soit indemnisé. Cette anomalie a été en partie corrigée, par un avenant conclu le 9 janvier 2015, en vertu duquel les biens de retour sont indemnisés, non pas en fonction de la valeur nette comptable, mais à hauteur du capital restant dû des emprunts souscrits pour leur financement.

⁴⁹ Désormais définis à l'article L. 3132-4 du code de la commande publique : « *Les biens meubles ou immeubles qui résultent d'investissements du concessionnaire et sont nécessaires au fonctionnement du service public sont les biens de retour* ».

3.1.1.2 Les moyens de contrôle de la région

Les contrats prévoient notamment que la région dispose d'un pouvoir de contrôle permanent, qu'elle organise librement, et qui comprend un droit d'information sur la gestion du service délégué et de vérification des renseignements fournis, tant dans les comptes rendus annuels que dans les comptes prévisionnels d'exploitation.

Le concessionnaire facilite l'accomplissement du contrôle. Il est tenu de rendre compte à échéances régulières de son activité et transmet notamment chaque année un compte rendu annuel avec des données comptables et physiques. Des mesures sont prévues lorsque qu'il ne se conforme pas à ses obligations.

Dans les deux contrats, la région doit approuver un plan d'investissement proposé par le concessionnaire. Elle se réserve le droit de faire procéder par ses services ou à ses frais au contrôle de l'état des biens affectés à la concession. En cas de non réalisation des investissements prévus, les contrats prévoient une sanction, qui reste modeste : 0,15/365^{ème} du montant des investissements par jour de retard⁵⁰.

Des différences importantes apparaissent toutefois entre les deux contrats. Pour le seul port de Brest, tout investissement dont la durée d'amortissement dépasse le terme du contrat est soumis à l'autorisation préalable de la région, sur la base d'un dossier d'investissement. À Lorient, les investissements concernant des travaux doivent faire l'objet d'un avant-projet sommaire communiqué à la région au-delà de 100 000 €, alors qu'à Brest seuls ceux d'un « *montant supérieur au seuil des marchés publics des collectivités locales* » – soit 5 150 000 € en 2010 – doivent être transmis à la région⁵¹.

La région contrôle également la gestion du domaine public maritime concédé en signant directement toutes les autorisations d'occupation temporaires. Elle exerce un contrôle sur l'emploi du fonds spécial alimenté annuellement à partir des résultats de la délégation et qui est destiné à financer des investissements d'infrastructures sous sa maîtrise d'ouvrage et de superstructures non prévus au moment de la signature du contrat. Enfin, un comité de suivi doit se tenir deux fois par an entre la région et le délégataire.

3.1.1.3 La mise en œuvre des contrôles par la région Bretagne

Sur la période entre 2016 et 2019, la région a bien été destinataire des rapports d'activité et des comptes annuels.

⁵⁰ Par exemple, un investissement de 100 000 € réalisé avec 6 mois de retard entraîne une pénalité de 7 397 €.

⁵¹ Dans les faits, les contraintes ont été faibles à Lorient. Depuis 2016, aucun investissement sur le port n'a ainsi fait l'objet d'un dossier soumis préalablement à l'accord de la région. Soit les investissements concernaient un équipement et non des travaux, soit les travaux étaient inférieurs à 100 000 €, comme pour la réfection des voies ferrées en 2016.

Les contrats des ports de commerce de Lorient et Brest prévoyaient une simple transmission du budget n au plus tard le 1^{er} octobre $n-1$, sans processus de validation préalable. Pour autant, après analyse des éléments transmis (compte d'exploitation et plan annuel d'investissements) la région a organisé des comités techniques avec le concessionnaire, notamment pour les budgets 2017 et 2018. Les prévisions 2016 pour Lorient ont été redéfinies dans le cadre de la négociation de l'avenant n°4 au contrat de concession, signé en janvier 2015, qui a actualisé les prévisions de trafics, d'investissements et de fin de concession. Le budget 2019 a été discuté et validé dans le cadre de l'avenant n°5, qui reculait pour motif d'intérêt général le terme de la concession d'une année.

Ces contrôles sur les investissements, quelle que soit leur forme, ont été efficaces puisque les délégataires avaient atteint fin 2018 les niveaux auxquels ils s'étaient engagés dans les contrats. Ainsi, à Lorient, un total d'investissements de 20,58 M€ était prévu sur la durée du contrat, et la CCI a finalement engagé 20,88 M€. Certains équipements ont été abandonnés et remplacés par d'autres, estimés plus pertinents, mais l'enveloppe prévue n'a pas baissé. De même, le contrat du port de Brest prévoyait un total de 25,70 M€ de dépenses d'investissements, et le montant payé atteignait 26,57 M€ fin 2018.

La chambre estime en revanche que les modalités de contrôle des frais de sièges ont été insuffisantes. Les articles 51-5 (Brest) et 52-5 (Lorient) des contrats prévoyaient la présentation par le concessionnaire du détail des contributions versées pour les frais de siège, qui devaient correspondre à « la réalité des prestations fournies ». Dans les faits, la région a simplement vérifié que le montant imputé n'augmentait pas de manière incohérente, sans analyser la fiabilité des éléments justificatifs produits par les concessionnaires.

Pourtant, la différence des frais de siège entre Lorient (276 000 € pour un chiffre d'affaires de 9,7 M€ en 2018, soit 2,8 %) et Brest (562 000 € pour 11,3 M€ en 2018 soit 5 % pour le port de commerce, et même 931 000 € si on intègre la concession de réparation navale, qui avait le même exploitant), pour l'accomplissement de missions similaires (ressources humaines, finances et communication) aurait dû la conduire à être davantage vigilante en ce domaine.

Alors qu'à Lorient (65 salariés), ces missions de support ont représenté 4 200 € par salarié, elles se sont élevées à 11 000 € environ par salarié à Brest (85 salariés). Cet écart significatif ne pouvant s'expliquer par les seules différences d'organisation, il aurait dû conduire la région à ne pas s'en tenir aux seules déclarations des concessionnaires et à procéder à un examen plus approfondi des frais déclarés.

3.1.2 La concession du port de Saint-Malo jusqu'en 2019

3.1.2.1 Les engagements contractuels

Le contrat de concession du port de Saint-Malo en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019 avait été attribué à la chambre de commerce et d'industrie de Saint-Malo par un arrêté du 21 mai 1957, le port appartenant alors à l'État. Celui-ci exerçait une tutelle étroite portant sur les investissements, les tarifs, les budgets et les emprunts. La région a repris le 1^{er} janvier 2007 les droits du concédant.

Elle a souhaité préciser les modalités de ce contrôle financier. Elle a ainsi demandé, par un avenant du 8 juillet 2011, que le budget de l'année n lui soit transmis au plus tard le 1^{er} octobre $n-1$ accompagné d'un plan quinquennal d'investissements pour les années $n+1$ à $n+5$ et d'un plan d'investissements de l'année n . Elle a également demandé que tous les investissements supérieurs à 50 000 € lui soient soumis pour accord préalable. Un avenant de 2018 a rappelé cette exigence.

En revanche, la région n'a pas cherché à préciser contractuellement les modalités de calcul des frais de siège, alors que le contrat initial ne les mentionne même pas.

3.1.2.2 Un contrôle peu étroit des obligations du concessionnaire

Avec les comptes, le concessionnaire transmettait chaque année un plan annuel d'investissement mais pas de plan quinquennal, contrairement à ce que prévoyait l'avenant n°25 du 8 juillet 2011. Selon le concessionnaire⁵², les plans annuels transmis n'ont jamais fait l'objet d'une réponse formalisée de la région.

Cette dernière a indiqué qu'elle organisait des réunions avec le concessionnaire (« comités techniques »), pour analyser ensemble les documents reçus. De fait, les budgets 2016 et 2017 ont été discutés dans le cadre de ces comités techniques, mais il n'y a pas eu d'approbation formelle des comptes, des budgets ou des plans d'investissements par la région. Les comités techniques ont fait l'objet de comptes rendus sommaires non signés par les participants. Pour quelques investissements importants, des courriers ont été échangés, comportant un accord formel de la région⁵³.

Le budget 2018 a été discuté dans le cadre d'échanges sur la prolongation de la concession, de même que celui de 2019, validé dans le cadre de l'avenant n°27 au contrat de concession. Dans cet avenant, figurait bien un plan prévisionnel d'investissements pour l'année 2019. Pour autant, contrairement à ce qu'il prévoit en son article 3, chaque investissement réalisé par la CCI n'a pas l'objet d'un « *accord exprès et préalable* » de la région, notamment ceux non prévus initialement, relatifs aux aménagements liés au Brexit.

Par ailleurs, faute de précisions dans le contrat et de demandes d'explications par la région, les frais de siège imputés sur le budget de la concession ont été calculés par le concessionnaire selon des règles qu'il a lui-même définies, et fait évoluer au cours des dernières années à sa seule initiative, qui n'ont jamais été validées par la région, et qui sont à l'origine d'un litige entre cette dernière et son ancien concessionnaire sur la clôture des comptes de la concession.

⁵² Réponse du président de la CCI Ille-et-Vilaine en date du 25 janvier 2021 au rapport « CCI Ille-et-Vilaine » de la CRC Bretagne.

⁵³ Cela a été le cas par exemple pour l'achat d'un remorqueur, dans un courrier de la région en date du 24 octobre 2016.

3.1.2.3 La fin de la concession et le litige concernant la clôture des comptes

Au 30 juin 2021, soit dix-huit mois après la fin de la concession initialement signée en 1957, les comptes n'avaient toujours pas été clôturés avec la CCI Ille-et-Vilaine en raison d'un litige sur les modalités de calcul des frais de siège.

La chambre a récemment relevé dans son rapport sur la chambre consulaire⁵⁴ que le fonds de réserve prévu par le contrat, et qui devait revenir à la région à son terme, n'a pas été constitué, et qu'aucun suivi précis des différents flux ayant alimenté la trésorerie n'a été réalisé. Cette lacune rend difficile la qualification des montants qui y figurent, s'agissant d'un contrat au titre duquel le concessionnaire est supposé se rémunérer sur le résultat de l'exploitation, dont il assume le risque. La CCI Ille-et-Vilaine a néanmoins admis que le contrat était sans risques pour elle, suivant en cela les arguments de la région, et que la trésorerie devait revenir à cette dernière en fin de contrat. En revanche, elle a révisé en 2020 ses comptes pour les années 2017, 2018 et 2019 et notamment ses frais de siège qu'elle a réévalués très sensiblement.

Dans les comptes 2017 et 2018 initialement approuvés, les contributions versées par la concession au siège, soit sous forme de remboursement de personnels mis à disposition, soit sous forme de « frais de siège » s'élevaient au total à 2,17 M€, soit un peu plus d'1 M€ par an, correspondant aux charges réelles mises en œuvre par le siège au profit de la concession⁵⁵. Or, la CCI Ille-et-Vilaine a rétrospectivement revu les modalités de calcul de ses frais de siège lors de la présentation des comptes 2019, dernière année où elle avait la charge de la concession. Pour les exercices 2017 et 2018, les charges facturées au siège ont ainsi été réévaluées de 2,17 à 4,2 M€, soit plus de 2 M€ par an. Pour l'exercice 2019, la CCI a calculé des prestations au profit de la concession à hauteur de 1,84 M€.

Ces nouvelles modalités de calcul des contributions à la charge de la concession sur les trois exercices 2017, 2018 et 2019 sont contestées par la région. En effet, l'accroissement soudain des frais de siège vient réduire le montant de la trésorerie que la CCI doit reverser à la région d'environ 3 M€. L'absence de base contractuelle pour le calcul des frais de siège depuis que la région a pris possession du port vient compliquer les négociations avec la CCI.

⁵⁴ Rapport de la CRC Bretagne du 30 mars 2021 sur la chambre de commerce et d'industrie Ille-et-Vilaine.

⁵⁵ Cf. rapport CRC Bretagne 30 mars 2021 sur la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Ille-et-Vilaine : « *En 2017, après la fusion des deux CCI, les règles appliquées par celle de Rennes ont été retenues pour le calcul des contributions de la CCI Ille-et-Vilaine. Ce sont donc les charges réelles du service général fléchées vers la concession, notamment les salaires correspondant au temps de travail réellement passé, qui ont été imputées et qui justifient précisément la contribution versée.* »

3.2 La procédure d'appel à concurrence pour la nouvelle concession du port de Saint-Malo

3.2.1 Une procédure avec plusieurs candidatures

Une première procédure portant sur la désignation d'un titulaire de la concession pour la gestion et l'exploitation des ports de Saint-Malo et Cancale pour une durée de 20 à 30 ans a été déclarée sans suite par la région⁵⁶ en 2018. Son objet portait notamment sur la construction d'une nouvelle gare maritime et l'aménagement de terre-pleins à Saint-Malo. Les risques financiers pour la région induits par le montage proposé par le seul candidat pour la construction de la nouvelle gare maritime ont en effet été estimés trop importants et modifiant substantiellement « *les principes du modèle économique envisagé et la nature même du contrat de concession aux risques et périls initialement proposé par la région* »⁵⁷.

Une nouvelle procédure⁵⁸ a été lancée en 2018, portant sur une concession de service public avec un périmètre de responsabilité plus restreint, excluant notamment la construction de la nouvelle gare maritime, et d'une durée limitée à 10 ans. Elle a été organisée en respectant les règles de publicité, avec l'envoi d'un avis d'appel public à concurrence⁵⁹.

Deux offres portées l'une par la CCI Ille-et-Vilaine et l'autre par la société EDEIS ont été déposées dans les délais, soit avant le 28 février 2019. Après examen du rapport d'analyse des offres, la commission de délégation de service public (CDSP) a décidé le 10 mai 2019 d'engager des négociations avec les deux candidats, conformément à l'article L. 1411-5 du CGCT. Après plusieurs réunions entre la région et chacun des candidats, ceux-ci ont présenté une dernière offre le 3 septembre 2019.

3.2.2 Un choix du concessionnaire qui n'appelle pas d'observations malgré un cahier des charges parfois trop imprécis

La commission permanente du 4 novembre 2019 a décidé d'attribuer le contrat à la société EDEIS. Sur les différents critères, notamment ceux de performance économique et financière, le rapport d'analyse lui a attribué une note globale meilleure que celle de son concurrent. En revanche, des imprécisions dans le cahier des charges auraient pu être évitées, sans que celles-ci puissent pour autant être considérées comme des « *erreurs grossières* »⁶⁰ susceptibles de fonder une contestation de la procédure, d'autant que le candidat qui aurait pu être lésé est celui qui a finalement été retenu.

⁵⁶ Délibération de la commission permanente le 24 septembre 2018.

⁵⁷ Rapport de la direction des ports à la commission permanente du 24 septembre 2018.

⁵⁸ La procédure a été lancée dans le cadre des articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) ainsi que des dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatifs aux contrats de concession.

⁵⁹ Les avis ont été publiés à partir du 15 novembre 2018 à l'ensemble des journaux d'annonces légales dont E-megalis (15 novembre 2018), le BOAMP et le JOUE (17 novembre 2018), Le Marin et Ouest-France (22 novembre 2018). Un avis complémentaire a été publié dans les mêmes journaux entre le 14 et le 24 janvier 2019 pour différer la date limite de remise de candidatures et des offres du 6 au 28 février 2019.

⁶⁰ Depuis la décision du CE du 7 novembre 2008, Département de la Vendée, n° 291794, le juge de l'excès de pouvoir exerce désormais un contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation sur le choix du délégataire. Le choix de la région n'était donc susceptible d'être remis en cause que si celle-ci avait commis une telle erreur en retenant l'offre d'Edeis.

3.2.2.1 La liberté laissée aux candidats sur la définition des investissements proposés

Chaque candidat a proposé une offre détaillée selon une forme définie par le règlement de la consultation et un guide de rédaction. Le cahier des charges de la région portait notamment sur : le développement économique, la logistique, l'environnement, les travaux sur le terminal, les services offerts comme le remorquage et le lamanage ou encore les investissements. Sur ce dernier point, la principale contrainte pour les candidats était de distinguer les investissements d'extension de ceux de renouvellement ou d'entretien-maintenance. En revanche, une très grande liberté leur a été laissée sur la nature des investissements à réaliser.

De fait, si le développement de l'activité portuaire « *commerce* » reposait dans les deux offres sur la croissance des trafics existants, sans bouleversements majeurs, les investissements qui y étaient associés étaient en revanche très différents, ce qui rend la comparaison des offres compliquée et illustre le fait que le niveau d'information initial des deux candidats, dont l'un était le délégataire sortant, n'était pas le même. Pour le remorquage par exemple, l'offre du candidat précédemment en place prévoyait le renouvellement d'au moins un remorqueur tandis que la seconde offre, qui a été finalement retenue, ne l'estimait pas nécessaire, d'autres pistes comme la mutualisation avec d'autres ports devant d'abord être recherchées. Or, le nouveau concessionnaire a par la suite revu sa position et prévu de remplacer deux remorqueurs fin 2021 pour environ 7 M€, au détriment de dépenses d'entretien qu'il avait prévues sur la période de concession.

3.2.2.2 Un manque de données financières dans le cahier des charges

Les candidats ont présenté des plans d'affaires avec des prévisions de produits et de charges sur dix ans comportant des différences importantes, qui s'expliquent par des niveaux d'information très inégaux sur la nature des recettes portuaires. Si les chiffres d'affaires annuels prévisionnels sont globalement équivalents entre les deux soumissionnaires – autour de 16 M€ –, en revanche, la répartition par type d'activités est très différente. Le dossier de consultation des entreprises (DCE) ne contenait qu'un simple tableau Excel retraçant un compte d'exploitation sommaire pour 2016 et 2017, sans aucun détail sur l'historique des différentes ressources possibles. La région aurait pu transmettre les comptes complets de la concession qui étaient plus précis et qui auraient pu placer les candidats sur un pied d'égalité. Sur l'ensemble des activités portuaires, l'ancien concessionnaire, connaissant parfaitement le mode de financement du port, annonçait un total de 2,263 M€ de taxes sur les navires alors que l'autre candidat ne mentionnait que 435 527 €. Ce dernier n'a finalement pas pâti de la présentation pour le moins approximative de son plan d'affaires, mais la région devra à l'avenir attacher une plus grande importance au niveau d'information donné à l'ensemble des candidats.

3.2.3 Des pénalités pas toujours contraignantes pour le concessionnaire

Contractuellement, le concessionnaire s'est engagé à réaliser un certain nombre d'investissements de développement, essentiellement les trois premières années⁶¹. Les pénalités prévues pour le non-respect du programme des opérations d'investissements constaté au terme d'une période quinquennale sont égales à 5 % de la différence entre les engagements contractuels et les réalisations, ce qui n'est pas toujours dissuasif.

En effet, en fin de contrat, le concessionnaire percevra des indemnités correspondant à la valeur nette comptable (VNC) des investissements réalisés pendant la durée du contrat⁶². En décalant un investissement de plusieurs années, la VNC sera plus importante en fin de contrat et parallèlement, la trésorerie économisée augmentera et permettra de mieux autofinancer les investissements et donc de moins recourir à l'emprunt. Les remboursements du capital restant dû en fin de contrat seront donc moins importants. Même en considérant la perte de recettes liée à la non-réalisation d'un investissement, la pénalité peut être couverte par la trésorerie supplémentaire générée par le décalage de cet investissement. Elle n'est donc pas dissuasive dans ce cas (cf. exemple en annexe 1).

3.3 Le suivi des nouvelles concessions de Lorient et Saint-Malo

3.3.1 Une organisation plus rationnelle du suivi des concessions

Les anciens contrats de concession étaient différents les uns des autres, mais surtout manquaient de précisions sur les responsabilités des parties concernant notamment les investissements, les conditions de clôture ou encore les contributions aux frais généraux. Les procédures de contrôle mises en œuvre par la région devaient ainsi prendre en compte les spécificités et les imprécisions de chaque contrat.

Avec les deux nouveaux contrats de concession pour Lorient et Saint-Malo en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020 (et la création de la société portuaire de Brest), la région a mis en place une nouvelle organisation pour le suivi de leur exécution. L'objectif est d'assurer un suivi mieux coordonné et exhaustif du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par le service des concessions (SCO). Les nouveaux contrats, construits sur une architecture commune, définissent mieux les obligations des concessionnaires, en prévoyant notamment des pénalités, en systématisant les comités de suivi et en formalisant mieux les contrôles de toute nature. Le suivi des 22 contrats de concession portuaire de la région est réparti entre trois responsables, qui centralisent les informations portant notamment sur les finances, les investissements ou le développement portuaire et organisent des échanges réguliers avec les autres services de la région. Des comités techniques sont organisés avec les concessionnaires et les chefs d'antenne.

⁶¹ 96 % des investissements de développement devaient ainsi être réalisés entre 2020 et 2022.

⁶² Cf article 4.1.3 du contrat de concession.

3.3.2 Les frais de siège, un point de vigilance qui demeure

Les modalités de calcul des frais de siège demeurent potentiellement une source de contentieux, étant floues et largement à la discrétion des concessionnaires.

L'article 3.1.9 relatif notamment aux contributions aux services généraux et qui est identique dans les nouveaux contrats de Lorient et Saint-Malo précise que « *les éventuelles contributions du budget de la concession aux services généraux des membres du groupement ou des actionnaires de la société (frais de siège) doivent, d'une part, correspondre à des prestations effectives au profit de la concession et, d'autre part, être facturées aux « conditions du marché ».* Elles font l'objet de toutes justifications, notamment sur la base d'une comptabilité analytique. Les factures détaillées de ces contributions seront jointes au compte-rendu financier dans le rapport annuel. »

Ainsi, il n'a pas été fixé de règles précises de calcul, qui faciliteraient les contrôles par la région, ni de plafond de contributions à ne pas dépasser. Chaque concessionnaire peut facturer de facto les montants qu'ils souhaite. Les contributions doivent certes être justifiées mais il sera difficile pour les services de la région de vérifier qu'un montant correspond aux conditions du marché, que la quantité d'heures facturée est cohérente ou encore que l'externalisation de la prestation était nécessaire.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région a indiqué que la création d'une société dédiée étant désormais exigée dans les nouveaux contrats de concession, les frais de siège seront contrôlés par le commissaire aux comptes dans le cadre de sa mission de certification des comptes. Ils seront également un sujet de vigilance pour les actionnaires. La chambre considère néanmoins qu'en sa qualité d'autorité délégante, il appartient à la région d'exercer en propre un contrôle sur les frais de siège, indépendamment de celui susceptible d'être réalisé par des tiers.

3.4 Le choix original d'une société portuaire à Brest

3.4.1 Les raisons invoquées par la région pour la création d'une société portuaire

Pour gérer le port de commerce de Brest à l'issue du contrat de délégation de service public de 2008, la région Bretagne a décidé d'innover avec un nouveau cadre juridique en créant une société portuaire.

Le projet de constitution d'une telle société, au capital détenu totalement par des personnes publiques, a été motivé par la volonté de concentrer au sein d'une même entité les fonctions précédemment réparties entre le concédant (pilotage de la stratégie) et le concessionnaire (exploitation de l'outillage et gestion courante du domaine). L'objectif affiché est ainsi d'assurer une gouvernance plus efficace pouvant prendre en charge l'ensemble des enjeux associés au développement économique portuaire, de l'exploitation courante au financement des grands investissements structurants.

La région Bretagne met en avant les transformations rapides des modes de consommation qui à terme impacteront les trafics actuels fortement liés à l'industrie agroalimentaire. Face à un défi environnemental qui impose des transports moins nombreux, la région estime nécessaire d'avoir une capacité d'anticipation et de réaction plus élevée qu'auparavant et considère que « *Le modèle de gestion du port doit ainsi évoluer vers plus d'intégration pour faire face aux changements structurels qui interviennent dans les processus de décision des acteurs économiques, à la forte concurrence entre les territoires [...]. La société portuaire, en intégrant les acteurs institutionnels de la place portuaire de Brest, permettra une prise de décision plus agile, plus éclairée en permettant de faciliter la définition des choix stratégiques en cohérence avec des stratégies à l'échelle métropolitaine, régionale* »⁶³.

Le choix de la région de créer une société à Brest avec la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Occidentale (CCIMBO) et Brest Métropole (BM) a été facilité par un « *affectio societatis* » particulier entre les trois entités, qui travaillent depuis longtemps ensemble⁶⁴. La région évoque notamment le rôle de la CCIMBO : « *La chambre de commerce et d'industrie de Bretagne occidentale est l'exploitant du port depuis 1881 [...]. Acteur portuaire historique, la CCIMBO a développé parmi ses équipes une compétence et un professionnalisme reconnus au niveau national et international. L'histoire de la chambre et celle du port s'entremêlent, les salariés de la chambre sont les travailleurs du port, ceux qui font tourner la place, depuis plus d'un siècle* ».

3.4.2 Présentation de la société portuaire Brest Bretagne

3.4.2.1 Un régime juridique spécifique qui permet une gestion concédée sans mise en concurrence

Les autres formes juridiques possibles ne répondaient pas aux objectifs de la région : une société publique locale (SPL) n'aurait pas permis de faire entrer une CCI dans le capital puisque celui-ci doit être détenu totalement par des collectivités territoriales⁶⁵, et le statut de société d'économie mixte (SEM) locale n'aurait pas autorisé la passation d'un contrat de concession sans mise en concurrence⁶⁶.

Le choix du régime juridique s'est ainsi porté sur la constitution d'une société anonyme en ayant recours à l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

⁶³ Réponse de la région au questionnaire.

⁶⁴ D'après le président de la région lors de l'entretien de fin de contrôle, la création d'une société portuaire dans les autres ports n'a pas été possible faute notamment d'accord avec les acteurs locaux.

⁶⁵ Article L. 1531-1 du CGCT « *Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital. Les CCI sont des établissements publics* ».

⁶⁶ L'article L. 2511-1 du code de la commande publique sur les quasi-régies n'est en effet pas applicable aux sociétés d'économie mixte. Voir à ce sujet la réponse ministérielle n° 20276 du 11 juin 2019, JO AN.

Cet article permet à une collectivité territoriale⁶⁷ de prendre une participation dans une société dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports d'intérêt national. Il prévoit notamment que la collectivité territoriale propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004⁶⁸ peut, à la demande du concessionnaire, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est entièrement détenu par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du ressort géographique. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité territoriale et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

Ce transfert de contrat à une nouvelle société créée permet à la collectivité de déléguer la gestion d'un port sans mise en concurrence et à la CCI locale de conserver un rôle dans la gestion du port sans avoir à répondre à un appel d'offres.

Dans cette configuration, l'attribution d'un nouveau contrat par la collectivité à la société portuaire pourra également se faire sans mise en concurrence ni publicité, dans les conditions de l'article L. 2511-1 du code de la commande publique, la société attributaire étant constituée entre des personnes publiques.

3.4.2.2 La création de la société portuaire Brest Bretagne (SPBB)

La région Bretagne, la CCIMBO et Brest Métropole ont ainsi décidé fin 2020 de créer la « société portuaire Brest Bretagne » (SPBB), structure juridique qui portera les activités du port de Brest. La commission permanente de la région, lors de sa séance du 30 novembre 2020, a approuvé les termes des statuts et du pacte d'associés de la société ainsi que sa participation au capital de SPBB.

Les statuts de la société portuaire ont été adoptés par les actionnaires fondateurs lors de l'assemblée générale constitutive qui s'est tenue le 24 décembre 2020.

L'article 1 indique que la société portuaire prend la forme d'une société anonyme (SA) soumise aux dispositions des articles L. 225-1 et suivants du code de commerce.

3.4.2.3 Le capital social

L'article 6 des statuts porte sur la répartition du capital lors de la création de la société et acte le fait que les collectivités territoriales sont majoritaires⁶⁹. Le capital social initial, d'1 M€, a été apporté et libéré par les trois actionnaires dès sa constitution, selon les modalités suivantes : 510 000 € pour la région Bretagne (51 %), 390 000 € pour la CCIMBO (39 %) et 100 000 € pour Brest Métropole (10 %). Ces apports initiaux correspondent au niveau de responsabilité et de risque pris par chaque actionnaire dans la société et, sauf décision unanime, cette répartition restera stable tout au long de la vie de la société.

⁶⁷ Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales.

⁶⁸ Ports non autonomes relevant de l'État et transférés au plus tard au 1^{er} janvier 2007 aux collectivités territoriales.

⁶⁹ Sans toutefois faire référence à loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 qui permet une telle dérogation aux dispositions du CGCT.

Les conditions de modifications du capital social et notamment la cession d'actions à des tiers extérieurs sont prévues. L'article 12 mentionne des contraintes particulières puisqu'il est indiqué que toute cession de titres devra être précédée d'une procédure de publicité et d'une mise en concurrence adaptée afin de respecter l'égalité de traitement des opérateurs intéressés. Les statuts de la société n'interdisent pas que celle-ci puisse un jour être en tout ou partie cédée à des intérêts privés⁷⁰. Dans ce cas, la région, propriétaire du port et autorité concédante, perdrait ses pouvoirs dans la gouvernance de la SPBB, tandis que cette dernière continuerait d'assumer les missions relevant du concessionnaire (exploitation, et le cas échéant questions portant sur les infrastructures et la stratégie) sur la période restant jusqu'à la fin du contrat de concession, qui a pu être signé pour une durée allant jusqu'à 40 ans.

3.4.2.4 L'objet de la SPBB

L'objet de la SPBB, défini à l'article 2, porte sur :

- la gestion et l'aménagement sous forme de concessions du port de Brest, propriété de la région Bretagne ;
- l'exploitation d'infrastructures, superstructures et outillages portuaires et le développement commercial associé ;
- la valorisation de domaines portuaires et le développement commercial associé ;
- l'aménagement de ports en vue d'une bonne intégration ville-port et au-delà territoire-port et la communication grand public associée ;
- l'acquisition, l'aménagement et la gestion de foncier en vue du développement d'une activité connexe à l'activité portuaire ;
- la fourniture de services portuaires, logistiques ou autres relatifs notamment à l'activité transport de marchandises, réparation et construction navale, énergie marine renouvelable, offshore, croisière, transport de passagers ;
- la gestion de patrimoines portuaires, de l'entretien de l'existant jusqu'à la création/acquisition de nouveaux éléments.

L'objet ainsi défini permet à Brest Métropole de participer au capital de la société au travers de sa compétence en matière de création, aménagement, entretien, et gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, touristique, portuaire et aéroportuaire et d'actions de réhabilitation d'intérêt communautaire.

⁷⁰ Selon le pacte d'actionnaires, au-delà de la période d'inaliénabilité de cinq ans, les parties peuvent céder leurs parts à un tiers, sous réserve du consentement du conseil de surveillance qui dispose d'un droit d'agrément. En théorie, toutes les parties peuvent donc vendre leurs parts à un tiers privé avec l'accord du conseil de surveillance.

3.4.2.5 Les organes de gouvernance

La constitution des organes de gouvernance est régie par les articles L. 225-57 et suivants du code de commerce. Les actionnaires ont opté pour une direction duale, avec un directoire pour diriger la société, et un conseil de surveillance qui opère un contrôle permanent sur la gestion du directoire, garantissant en théorie une séparation des fonctions de décision et de contrôle. Il en découle une incompatibilité des fonctions de membre des deux instances.

Le conseil de surveillance constitué par l'assemblée générale ordinaire réunie le 24 décembre 2020 comprend huit membres nommés pour trois ans renouvelables, dont quatre par la région, trois par la CCIMBO, et le dernier par Brest Métropole. Il comprend deux femmes et six hommes⁷¹. Le conseil de surveillance a désigné en son sein comme président et vice-président, respectivement le président de la région et celui de la CCIMBO. La voix du président est prépondérante en cas de partage des voix (article 16 des statuts). La région est ainsi majoritaire et est en mesure de contrôler pleinement le directoire.

La composition du directoire a été approuvée par le conseil de surveillance lors de sa réunion du 24 décembre 2020. Deux membres ont été désignés, pour une période de six ans renouvelable, l'un par la région Bretagne et l'autre par la CCIMBO, ce dernier étant également nommé président du directoire et directeur du port. Cette configuration est provisoire puisque la composition prévue pour le directoire est à terme de trois membres au minimum⁷², désignés respectivement par la région et la CCIMBO, le troisième, également directeur du port, étant recruté à l'extérieur par la région après approbation de sa candidature à l'unanimité du conseil de surveillance. Le recrutement de ce dernier membre était en cours lors du contrôle de la chambre.

Conformément à l'article 15 des statuts, les décisions du directoire sont prises à la majorité des membres le composant ; à défaut de majorité, le président a une voix prépondérante⁷³. Dans le schéma actuel, en cas de désaccord entre les deux membres, le représentant de la CCIMBO a ainsi voix prépondérante sur le représentant de la région, sur les questions de gestion courante ne nécessitant pas d'arbitrage du conseil de surveillance.

Un conseil de développement, ayant un rôle consultatif, a été institué par le conseil de surveillance. Il est constitué de quatre collègues et de membres de droit, nommés pour trois ans. Ces derniers sont : les membres du directoire, trois membres désignés par le conseil de surveillance et le préfet maritime.

Quant à l'assemblée générale, ses règles de fonctionnement n'appellent aucune observation.

⁷¹ Pour mémoire, l'article L. 225-69 du code de commerce prévoit que le conseil de surveillance est composé en recherchant une représentation équilibrée des femmes et des hommes.

⁷² Cf. commission permanente de la région du 30 novembre 2020.

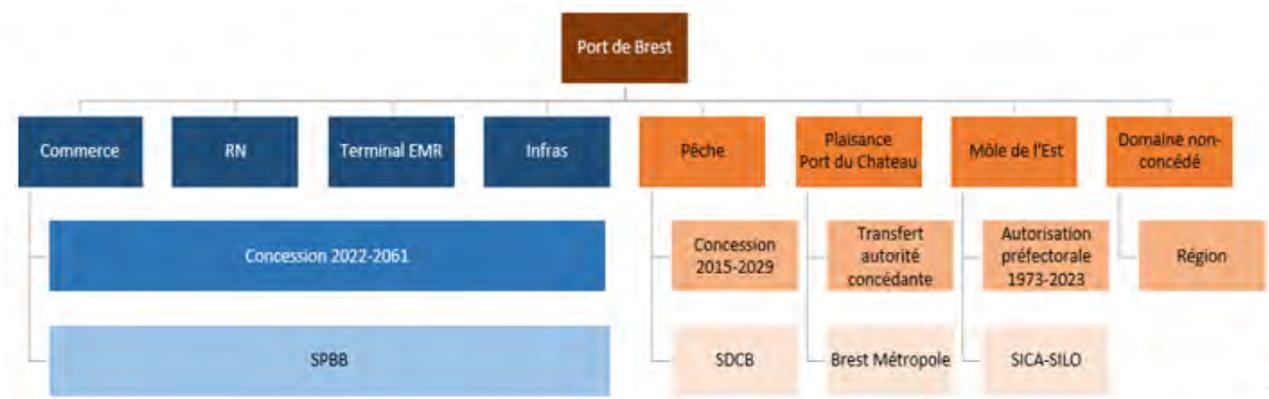
⁷³ Dans la composition transitoire du directoire à deux membres, en cas de désaccord entre les membres, le représentant de la CCIMBO avait voix prépondérante sur celui de la région sur les questions de gestion courante ne nécessitant pas un arbitrage du conseil de surveillance.

3.4.3 Le transfert des contrats de concession entre la CCIMBO et la société portuaire

3.4.3.1 La procédure de transfert

Invoquant la crise sanitaire de la covid, la région indique qu'elle n'a pas pu élaborer un modèle économique et un plan d'investissements pour la future concession élargie du port de Brest avant la fin de l'année 2020 et la création de la SPBB. Le nouveau contrat de concession, qui aura pour périmètre les anciennes concessions du port de commerce et de réparation navale, élargies au nouveau terminal dédié aux énergies marines renouvelables, n'étant pas prêt au 1^{er} janvier 2021, il a été décidé de prolonger les deux contrats existants sur 2021 pour garantir la continuité de l'exploitation, et de les transférer de la CCIMBO à la SPBB. L'objectif était une attribution du nouveau contrat à la SPBB au 1^{er} janvier 2022. Cette dernière est constituée pour 99 ans et le contrat de concession lui sera attribué pour une durée de 40 ans.

Schéma n° 1 : Les concessions sur le port de Brest à partir de 2022



Source : CRC, Région Bretagne.

3.4.3.2 La valorisation des transferts des contrats de concession

Lors de son transfert vers la SPBB le 1^{er} janvier 2021, le contrat du port de commerce a été valorisé afin d'indemniser la CCIMBO en tant qu'ancien concessionnaire. Contractuellement, cette indemnité inclut la valeur nette comptable des biens acquis par la CCIMBO pendant la durée de la concession⁷⁴ et également, s'agissant d'un contrat aux risques et périls du concessionnaire, la trésorerie nette après recouvrement des créances et remboursement des dettes.

⁷⁴ Concernant le sort des biens de retour du port de commerce, l'article 68-1 du contrat prévoit que « les biens établis ou renouvelés le cas échéant par le délégataire pendant la durée du contrat font l'objet d'un retour à la région, contre versement d'une indemnité le cas échéant. Cette indemnisation sera établie sur la base de la valeur nette comptable des biens concernés à l'échéance de la présente convention minorée des subventions correspondantes et des provisions constituées liées aux biens concernés ».

Le bilan de clôture provisoire fin 2020 établi par un cabinet spécialisé faisait état d'une valeur nette comptable de 13,9 M€ à laquelle il fallait ajouter une trésorerie nette de 6,02 M€, soit un total de 19,93 M€. Après recouvrement des créances (2,58 M€) et apurement des dettes financières (4,97 M€), des dettes à court terme (3,05 M€) et des provisions pour risques et charges (0,45 M€), la somme restant due au concessionnaire sortant s'élève à 14,04 M€, conformément au contrat.

Dans les faits, la CCIMBO a cédé le contrat pour une valeur de 14,04 M€ à la SPBB, et détient sur cette dernière une créance du même montant, qui est constatée dans un compte courant d'associés. La CCIMBO devrait par la suite financer chaque augmentation de capital en puisant dans ce compte courant d'associés.

Lourdement endettée et structurellement déficitaire, la concession de la réparation navale n'a pas, en revanche, donné lieu à une indemnisation du concessionnaire.

3.4.4 Les relations entre la SPBB et la CCIMBO

3.4.4.1 La signature d'une convention de prestation de services entre la SPBB et la CCIMBO

Lors de la commission permanente de la région Bretagne du 30 novembre 2020, les principes suivants ont été validés :

« Le personnel portuaire, c'est-à-dire les personnes qui travaillent aujourd'hui directement et exclusivement sur l'exploitation des 2 concessions portuaires, commerce et réparation navale, compte 88 salariés. Ils sont tous agents publics de la CCIMBO et seront transférés à la société portuaire au 1^{er} janvier 2021.

Les fonctions supports, aujourd'hui assurées par des salariés de la CCIMBO, et qui travaillent pour les 2 concessions mais pas exclusivement, resteront personnel CCIMBO et ne seront pas mis à disposition de la société portuaire. Leurs temps passés sur la société portuaire seront imputés sur la société portuaire par une convention de prestation de services ».

Lors de cette même commission, il a été acté que :

« La CCIMBO qui a une expérience et un savoir-faire reconnus dans la gestion d'infrastructures telles que le Port de Brest s'engage à exécuter diverses prestations d'ordre administratif comptables et techniques au bénéfice de la SPBB lesquelles sont nécessaires à la bonne exploitation opérationnelle de la SPBB. À ce titre, la SPBB et la CCI discuteront de bonne foi et sur la base des conditions actuelles, sur le fondement de l'article L. 2511-2 du code de la Commande publique⁷⁵, des termes et conditions de toute convention d'assistance et de prestation de services avec la CCIMBO. »

⁷⁵ L'article L. 2511-2 du code de la commande publique prévoit ainsi : « Sont également soumis aux règles [relatives aux quasi-régies] les marchés publics conclus par une personne morale contrôlée qui est un pouvoir adjudicateur [...] avec :

1° Soit le pouvoir adjudicateur qui la contrôle, y compris lorsque ce contrôle est exercé conjointement avec d'autres pouvoirs adjudicateurs dans les conditions fixées à l'article L. 2511-3 ;

2° Soit une autre personne morale contrôlée par le même pouvoir adjudicateur, à condition que la personne morale à laquelle est attribué le marché public ne comporte pas de participation directe de capitaux privés au

La convention, attribuée sans mise en concurrence et signée le 12 avril 2021, prévoit un ensemble de prestations que la CCIMBO devra assurer au profit de la SPBB dans les domaines du développement commercial, des ressources humaines, des finances, de la fiscalité, de la comptabilité, du contrôle de gestion, des achats, des assurances, des systèmes d'information, du contrôle interne, du suivi des concessions et de la communication. Le montant des prestations est valorisé à 1,008 M€ pour 2021.

La convention est conclue pour une durée de huit ans, soit jusqu'au 31 décembre 2028. En cas de résiliation anticipée, la CCIMBO pourra prétendre à une indemnité équivalente à 50 % de la facturation restant jusqu'à la fin initialement prévue.

3.4.4.2 Un manque de prudence dans la négociation de la convention

La convention a été signée entre la CCIMBO et la SPBB après son approbation par le conseil de surveillance de cette dernière.

Si, sur un strict plan juridique, le contenu de cette convention n'appelle pas d'observations, il aurait été prudent, s'agissant d'une convention qui garantit un chiffre d'affaires annuel de plus d'1 M€ à la CCIMBO, qu'elle soit signée au nom de la SPBB, par un représentant de cette société issu de la région Bretagne, et non pas de la CCIMBO.

Compte tenu des défaillances dans le contrôle par la région des frais de siège des concessionnaires constatées sur la période de contrôle⁷⁶, et de l'asymétrie d'information qui en découle, il pouvait en effet, dans cette configuration de négociation, exister un risque important que la CCIMBO impose de fait ses tarifs à la SPBB. **Le suivi des prestations facturées par la CCIMBO appelle en conséquence une vigilance particulière de la part de la région, qui reste l'autorité concédante.**

3.4.4.3 L'influence importante de la CCIMBO dans la gouvernance

Si la CCIMBO ne détient que 39 % du capital social, son influence réelle est de fait plus importante. Outre sa participation directe dans le fonctionnement de la SPBB via la convention d'assistance évoquée ci-dessus, son poids se traduit également par le fait que la quasi-totalité des personnels de la SPBB sont de ses anciens salariés qui ont été transférés le 1^{er} janvier 2021 ; le siège de la SPBB est d'ailleurs abrité dans les locaux de la CCIMBO. Cette dernière conserve ainsi des leviers importants dans la gestion quotidienne du port.

Il appartient en conséquence à la région de veiller au maintien des équilibres en jouant pleinement le rôle qu'implique sa participation aux deux niveaux de gouvernance de la SPBB (directoire pour la gestion quotidienne, et conseil de surveillance pour le contrôle et le pilotage), et qui va au-delà de la position traditionnelle d'autorité concédante, propriétaire des installations, surveillant avec plus ou moins de rigueur un concessionnaire qui développe le projet sur la base duquel il a été choisi.

capital, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée. »

⁷⁶ Cf. § 3.1.1.3, 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.3.2.

3.4.5 Un équilibre financier de la SPBB qui reste à déterminer

3.4.5.1 Le budget primitif 2021 de la SPBB

Tableau n° 17 : Budget primitif 2021 SPBB

<i>En euros</i>	Commerce	Réparation navale	EMR	Frais communs	Consolidé
Charges de fonctionnement	11 538 091,71	10 728 993,89	1 080 244,67	737 742,25	24 085 072,52
<i>dont charges amortissement</i>	<i>2 670 499,00</i>	<i>4 301 229,00</i>	-	<i>127 000,00</i>	7 098 728,00
Produits de fonctionnement	12 555 285,49	9 640 381,74	1 519 754,89	-	23 715 422,12
Résultat	1 017 193,79	- 1 088 612,16	439 510,22	- 737 742,25	- 369 650,40

Source : Région Bretagne.

Les actuels contrats de concession ont été transférés vers la SPBB pour l'année 2021. Ses comptes correspondent donc à ceux des deux concessions, auxquels sont ajoutés ceux de la partie EMR et une partie concernant les frais communs. Le résultat prévisionnel 2021 est négatif : les résultats des deux anciennes concessions « commerce » et « réparation navale » se neutralisent approximativement ; en revanche, l'excédent du pôle EMR est nettement inférieur au déficit du pôle « frais communs » ce qui explique en grande partie le déficit global.

3.4.5.2 Un budget 2022 aux contours encore incertains

Selon les services de la région, « *les comptes de la société portuaire seront les mêmes que les comptes de la concession puisqu'il s'agit d'une société dédiée à l'exploitation du service portuaire tel que défini dans le contrat de concession* »⁷⁷. L'équilibre financier de la SPBB dépendra donc du périmètre du contrat de concession prévu en 2022, mais aussi des règles comptables appliquées.

Le budget 2021 de la SPBB n'intègre pas les charges liées à la gestion des investissements actuellement portés par la région. Le périmètre exact des compétences et des moyens de la SPBB n'était pas encore totalement défini lors du contrôle de la chambre, s'agissant par exemple de la compétence infrastructure de l'antenne portuaire et des coûts de fonctionnement correspondants⁷⁸, ou des dépenses d'investissement actuellement supportées directement par la région, comme les dragages. Les arbitrages correspondants auront un impact sur les comptes de la SPBB.

Les éventuelles charges supplémentaires évoquées ci-dessus pourraient toutefois être contrebalancées par des charges d'amortissements moindres.

⁷⁷ Réponse transmise par courriel du 13 avril 2021.

⁷⁸ Dans un courriel daté du 13 avril 2021, la région évoquait le fait que : « *le transfert des infrastructures actuellement en régie directe Région constitue un des scénarii actuellement travaillé par la Région, autorité concédante. Le périmètre du futur contrat n'est à ce stade pas encore défini. Les différents scénarii doivent faire l'objet d'analyses techniques et de simulations financières afin de pouvoir mesurer les impacts sur le modèle économique et financier de la société portuaire* ».

En 2021, les amortissements représentent la principale charge pesant sur la SPBB (globalement, près de 30 % du total). Ils ne sont pourtant pas tous comptabilisés dans le compte d'exploitation. La concession « commerce » ne comptabilise que les amortissements des biens achetés par le concessionnaire depuis 2009, ce qui exclut ceux acquis par le concédant⁷⁹. En 2017, les amortissements non intégrés dans les charges de la concession « commerce », ont ainsi atteint 1,43 M€. En revanche, la concession « réparation navale » comptabilise la totalité des amortissements, que les biens aient été apportés par le concédant ou par le concessionnaire.

En tout état de cause, la future concession devra adopter un régime d'amortissements homogène. À cet égard, la doctrine comptable récente⁸⁰ concernant les biens apportés à titre gratuit par le concédant et non renouvelables par le concessionnaire (absence d'obligation contractuelle en ce sens) considère que « *le coût de ces immobilisations étant nul pour le concessionnaire, leur dépréciation est sans incidence sur ses résultats* » et que « *le concessionnaire ne peut pas inscrire dans ses charges d'exploitation de dotation à l'amortissement du bien mis en concession par le concédant puisqu'il n'a pas fourni les capitaux ayant financé cet investissement et n'a pas l'obligation contractuelle d'amortir pour le concédant* ». Dans ce cadre, les charges d'amortissement du futur contrat à partir de 2022 seraient moindres, a fortiori si la totalité des biens existants étaient considérés comme des apports du concédant dans le futur contrat (gain pouvant atteindre 7 M€).

CONCLUSION SUR LA GESTION PORTUAIRE DÉLÉGUÉE

En conclusion, le bilan du pilotage et du suivi de la gestion concédée via des contrats hérités de l'État et des collectivités précédemment propriétaires des ports, et prolongés jusqu'en 2019 par la région, est contrasté. Pour Brest et Lorient, si les projections de développement des trafics n'ont pas toutes été vérifiées, les engagements des délégataires en matière d'investissements sont tenus. Le contrôle de l'exécution du contrat du port de Saint-Malo a été plus complexe, les engagements des parties étant moins bien formalisés. Dans tous les cas, des insuffisances ont été relevées dans la définition et le contrôle des frais de siège imputés par les CCI sur le budget des concessions. Un litige sur ce point freine d'ailleurs la clôture des comptes de l'ancienne concession du port de Saint Malo.

Depuis 2020, des évolutions, parfois significatives, sont constatées dans les modalités de concession de l'exploitation des ports. À Saint-Malo, l'exploitant historique (CCI 35) n'a pas été reconduit après la mise en concurrence, alors qu'à Lorient le groupement porté par la CCI 56 a obtenu la concession. Une meilleure structuration des contrats eux-mêmes et de l'organisation mise en place par la région pour leur suivi peut être soulignée. Restent quelques points de vigilance, comme la faiblesse des pénalités en cas de non réalisation des investissements prévus, et, une fois de plus, l'encadrement insuffisant des modalités de calcul des frais de siège.

⁷⁹ Les immobilisations nettes qui figurent dans le bilan sont diminuées des amortissements des biens apportés par le concédant mais uniquement par opération d'ordre sans impact sur le résultat.

⁸⁰ Cf Mémento Comptable 2019 – Editions Francis Lefebvre : §4121.

Pour le port de Brest, un schéma et une gouvernance totalement nouvelles ont été mis en place, avec la création de la société portuaire⁸¹ Brest Bretagne (SPBB), qui regroupe la région, majoritaire dans le capital, la CCI anciennement concessionnaire, et Brest Métropole⁸². Les concessions « port de commerce » et « réparation navale » en cours ont été transférées par la CCI à la SPBB en 2021 ; cette dernière se verra ensuite attribuer par la région, en 2022, une nouvelle concession pour 40 ans. Une convention d'assistance et de prestations par la CCIMBO, attribuée sans mise en concurrence comme le permet la réglementation, pour 1 M€ par an, a été signée entre la SPBB et la CCIMBO. La gouvernance retenue au début de l'année 2021, en principe provisoire, avec un directoire de deux membres⁸³ dont un représentant de la CCIMBO qui en est également le président, traduit également l'influence importante de la CCIMBO. Il appartiendra à la région, autorité concédante, membre du conseil de surveillance (qu'elle préside) et du directoire de la SPBB, de veiller à ce que les équilibres de la gouvernance soient dans les faits maintenus.

⁸¹ Les sociétés portuaires sont prévues par l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

⁸² La SPBB est une société anonyme régie par le code de commerce qui a été créée fin 2020 avec un actionariat 100% public avec aux côtés de la région, la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne occidentale (CCIMBO) et Brest Métropole, ces deux derniers détenant 49% des actions.

⁸³ Le directoire doit à terme comporter trois membres.

4 LA STRATÉGIE PORTUAIRE DE LA RÉGION

4.1 Les documents stratégiques

4.1.1 La stratégie portuaire de 2009

4.1.1.1 Les hypothèses retenues

La région Bretagne a élaboré en 2009 une stratégie portuaire dans le contexte général d'une prise de conscience de l'impact qu'ont les activités humaines sur le changement climatique. Considérant que le transport maritime pouvait être une alternative au transport routier, estimé plus polluant, et que la Bretagne disposait déjà de ports avec des activités importantes pour leur hinterland, la stratégie portuaire s'est portée sur l'objectif de conforter les trafics existants et d'en développer de nouveaux, en favorisant le report modal de la route vers la mer.

Le début des années 2000 avait vu une très forte croissance du transport maritime international au moyen de navires de plus en plus grands et nécessitant des infrastructures adaptées, impliquant une extension des quais, une augmentation des tirants d'eau et des surfaces de terre-pleins. Seuls quelques ports en Europe, mais aucun en Bretagne⁸⁴, étaient en capacité d'accueillir les porte-conteneurs géants en provenance d'Asie. Des ports de taille moyenne pouvaient néanmoins bénéficier indirectement de ce trafic intercontinental grâce aux « *feeders* »⁸⁵.

La région a estimé toutefois que ce modèle d'expansion continue du trafic intercontinental de marchandises conteneurisées entre l'Asie et l'Europe n'était pas viable à terme. Elle a en effet considéré que sous l'effet de facteurs convergents (hausse du prix du pétrole, perspectives d'un changement climatique majeur), les logiques de concentration des unités de production et des flux de transport induisant notamment une croissance du trafic routier⁸⁶ allaient être mises en cause. L'hypothèse retenue comprenait un doublement voire un triplement du coût énergétique par kilomètre parcouru (outre le prix du pétrole brut, hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et instauration d'une taxe carbone). La région a donc retenu un autre scénario, dit des « *petites Europes* », où les flux de marchandises à l'intérieur de grandes régions pourraient se développer. La diminution des flux intercontinentaux et la « régionalisation » des trafics à l'échelle de l'Europe devaient ainsi permettre un arbitrage plus favorable au développement du cabotage et donc des installations de taille petite ou moyenne, comme les ports bretons. Ces derniers pouvaient donc contribuer au développement économique de la Bretagne, sous réserve toutefois d'une volonté des acteurs économiques de jouer le jeu.

⁸⁴ En France, seuls Marseille et Le Havre étaient capables d'accueillir une partie de ces navires.

⁸⁵ Un feeder est un navire de petit tonnage. Il a pour but la répartition, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

⁸⁶ Le transport par navires feeder ne représente qu'une petite partie des débouchés des marchandises débarquées dans les grands ports.

4.1.1.2 Les objectifs généraux

Les objectifs de la stratégie portuaire portaient sur une valorisation optimale du potentiel portuaire existant, le maintien des équilibres territoriaux et le développement des ports bretons en leur donnant les moyens logistiques d'attirer des volumes exogènes.

Ainsi, il s'agissait soit de conforter les filières existantes et qui font la force des ports bretons notamment dans le domaine de l'alimentation animale, soit d'aider à en créer de nouvelles comme les lignes maritimes dédiées à l'exportation de produits agricoles (porcs), soit enfin de favoriser une nouvelle activité industrialo-portuaire comme celle dédiée aux énergies marines renouvelables (EMR). Pour cette dernière, le port de Brest était déjà pressenti en raison des réserves foncières du polder alors disponibles.

La région insistait par ailleurs sur le fait que le développement du réseau portuaire était indissociable d'une réflexion sur le développement logistique au sens large en Bretagne. Attirer de nouvelles marchandises dans un port impliquait en effet la capacité de les stocker à terre puis de les acheminer vers les lieux où elles seront consommées ou transformées. Pour favoriser un développement portuaire respectueux de l'environnement, la mise en place d'une offre ferroviaire adaptée est nécessaire. Concrètement, parmi les axes d'amélioration principaux, la région proposait de maintenir la compétitivité des filières existantes en améliorant l'accessibilité des ports par une augmentation de la profondeur des chenaux d'accès, mais aussi de renforcer l'offre portuaire régionale en soutenant le démarrage de services de transport par voie ferroviaire et en aménageant des plateformes logistiques de massification.

4.1.2 Le plan régional d'actions logistiques (PRAL) de 2013

Dans le prolongement de la stratégie portuaire et en lien avec l'ensemble des acteurs économiques bretons, la région a élaboré en 2013 un plan stratégique particulier sur la logistique. Ce « *plan régional d'actions logistiques* » (PRAL) contient plusieurs actions qui intéressent de près le champ portuaire, comme l'aide au développement de nouvelles offres de transport multimodales avec des dispositifs d'aide au démarrage de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes, le recensement des infrastructures ferroviaires existantes mais non utilisées jugées structurantes pour le transport du fret en Bretagne, ou le financement de projets portuaires allant du dragage des chenaux pour favoriser l'accueil de navires plus importants à la mise en œuvre d'une plateforme numérique « port numérique de Bretagne » visant à dématérialiser le traitement des marchandises pour fluidifier leur passage.

4.1.3 Le SRADDET de 2019

La région Bretagne a voté son nouveau projet de territoire sous la forme d'un « *schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires* » (SRADDET)⁸⁷ le 28 novembre 2019. Elaboré à la suite d'un processus de large concertation avec les parties intéressées dans le cadre de la « *Breizh Cop* »⁸⁸, il a pour ambition d'être le vecteur du développement durable de la région en précisant les objectifs pour mettre en œuvre les transitions climatiques et économiques. Il comprend des orientations stratégiques, 38 objectifs mais aussi des mesures à caractère réglementaire. La stratégie portuaire y est déclinée dans sept sous-objectifs (voir annexe 2).

Parmi les principaux objectifs, cohérents avec les documents précédents (stratégie portuaire et PRAL vus ci-dessus), le SRADDET prévoit : d'encourager le développement des autoroutes de la mer, le cabotage inter-régional et les outils logistiques favorisant l'intermodalité ; d'assurer la compétitivité et la performance de l'offre portuaire bretonne afin de répondre aux opportunités du Brexit, notamment dans les relations avec l'Irlande ; de maintenir et valoriser les offres de services maritimes et ferroviaires, vertueuses pour la décongestion routière, la réduction de l'empreinte carbone des transports et la performance économique régionale. Le SRADDET met en avant également le développement de solutions numériques comme « port numérique de Bretagne » et le soutien des transitions digitales des transports qui favorisent les mutualisations et la personnalisation des services logistiques rendus aux compagnies maritimes, industriels et logisticiens.

⁸⁷Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification prévu par l'article 10 de la loi Notré de 2015 qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la **région** dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire. Il définit en particulier :

* Les objectifs de la région à moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, d'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets ;

*Les règles générales prévues par la région pour contribuer à atteindre ces objectifs.

Il intègre plusieurs schémas régionaux thématiques préexistants : schéma régional de cohérence écologique (SRCE), schéma régional climat air énergie (SRCAE). Le SRADDET doit respecter les objectifs généraux de la réglementation de l'urbanisme tels que définis dans le code de l'urbanisme. Il s'impose notamment à plusieurs autres documents de planification : plan de déplacements urbains (PDU), plan climat air énergie territoriaux (PCAET), charte de parc naturel régional (PNR), schéma de cohérence territoriale (SCoT).

⁸⁸ Sur le modèle des COP internationales, la Breizh COP associe les partenaires socio-économiques, institutionnels ainsi que les citoyens pour élaborer un nouveau projet de territoire pour la Bretagne qui intègre notamment la transition climatique.

4.2 Un bilan mitigé de la réalisation des objectifs

4.2.1 L'échec du développement du trafic conteneurs

4.2.1.1 Le développement de lignes « feeder » : une priorité régulièrement réaffirmée depuis 2009

L'objectif de développement du trafic de conteneurs en Bretagne est rappelé dans tous les principaux documents stratégiques de la région ou de ses concessionnaires portant sur les ports et la logistique publiés depuis plus de dix ans :

- la stratégie portuaire de 2009 pointait déjà la nécessité de « mener une importante réflexion sur la restructuration du système d'organisation des flux en Bretagne afin de construire une logistique régionale et en optimisant la collecte et la desserte terrestre » et d'organiser « une collecte régionale intermodale alliant le fer, la route et le maritime permettant de massifier le trafic sur Brest et de donner à ce port un développement sur ce secteur que justifie sa position privilégiée au sein de l'arc Atlantique » ;
- la CCI de Brest dans son offre pour la concession du port de commerce en 2008 insistait également sur sa volonté de s'inscrire dans les autoroutes de la mer avec une liaison par voie ferrée avec Paris pour l'acheminement des conteneurs ;
- de même la CCI du Morbihan prévoyait dans son offre en 2008 pour le port de Lorient-Kergroise le développement d'une activité conteneurisée entraînant une escale hebdomadaire d'un caboteur *feeder* à destination du Havre, ainsi qu'une escale d'un roulier entre Saint-Nazaire et l'Espagne ;
- le SRADDET de 2019 fixe un objectif prioritaire de développement du transport maritime conteneurisé au départ et à l'arrivée en Bretagne ;
- le plan régional d'actions logistiques de 2013 met en exergue la nécessité de structurer la logistique sur le territoire et d'améliorer le fret ferroviaire via un maillage territorial.

4.2.1.2 L'absence de développement du trafic conteneur depuis 2009

En 2021, le transport de conteneurs reste encore très peu développé en Bretagne.

Contrairement aux engagements de la CCIM dans son offre pour la concession 2009-2018, aucun trafic de conteneurs n'a été organisé au départ de Lorient. Aucune escale de roulier qui aurait permis un report du trafic routier vers la voie maritime n'a non plus été mis en place. Dans son offre pour la nouvelle concession 2020-2029, le groupement dirigé par la CCIM n'a d'ailleurs même plus prévu de trafic conteneur ou roulier dans le plan d'exploitation. La CCIM considère en effet qu'une nouvelle ligne de *feeder* au départ de Lorient, compte tenu de l'absence actuelle de besoins identifiés et de la concurrence de Brest et de Nantes Saint-Nazaire, ne serait pas justifiée.

Sur Brest, le développement annoncé n'a pas non plus eu lieu. Un trafic de conteneurs existait avant le transfert du port vers la région, mais il n'a pas progressé. Le nombre de conteneurs « EVP »⁸⁹ manipulés décroît continuellement depuis 2013 (36 264 en 2020).

⁸⁹ Les dimensions des conteneurs maritimes sont standardisées selon des normes internationales ; ils mesurent ainsi vingt pieds ou quarante pieds. La capacité d'un navire sera mesurée alors en « équivalent vingt pieds » ou EVP, un conteneur quarante pieds valant deux EVP.

Tableau n° 18 : Nombre de conteneurs transitant par le port de Brest

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nb EVP	33 313	42 695	54 190	48 385	58 946	54 405	48 280	42 647	45 695	43 593	41 522	36 264

Source : rapports d'activité sauf en 2020 : statistiques mensuelles.

Le secteur des marchandises transportées par conteneur a souffert des difficultés rencontrées par les deux principaux abattoirs de volailles bretons, le transport de viandes congelées, son marché historique, étant passé de 367 232 tonnes en 2011 à 138 419 tonnes en 2020. Cette diminution n'a pas été compensée par le développement des exportations de lait en poudre lié à la mise en exploitation d'une usine à Carhaix-Plouguer en 2016.

Dans les autres ports, le développement du trafic conteneurisé est également un échec. Alors qu'il a été jugé prioritaire par la Breizh Cop en 2019, les nouveaux concessionnaires de Lorient et Saint-Malo en 2020 n'ont même pas mentionné son développement.

L'hypothèse adoptée en 2009 d'un report d'une partie du trafic routier européen entre l'Espagne et l'Europe du Nord qui traverse aujourd'hui la France vers les ports bretons, ne s'est pas vérifiée.

4.2.1.3 L'insuffisance des actions de la région pour développer le trafic conteneur

Le développement du trafic de conteneurs suppose une sensibilisation des entreprises bretonnes à l'intérêt de la voie maritime comme mode de transport des marchandises en lieu et place de la route. La voie maritime est en effet soumise à la concurrence du transport routier qui demeure économiquement largement plus intéressant pour les entreprises locales. En outre, les ports bretons souffrent d'être éloignés des zones économiques européennes majeures et de l'absence de desserte ferroviaire suffisante pour pouvoir attirer des entreprises extérieures à la Bretagne. La région, consciente également que le report de la route vers la voie maritime ne se réalisera que s'il est bénéfique pour les entreprises, a cherché à lever les freins à son développement, sans succès notables jusqu'à présent.

Les pistes envisagées pour favoriser le transport de conteneurs sont nombreuses :

- incitations pour les entreprises notamment par la création de certificats d'économie d'énergie au bénéfice des chargeurs qui feraient le choix du report modal vers le maritime et/ou le fer, avec des subventions à la clé ;
- service de soutien aux entreprises pour l'optimisation de leur chaîne logistique, de nombreuses entreprises de taille moyenne ne pouvant dédier de personnel à la logistique, ce qui induit une méconnaissance des possibilités (de transport maritime ou ferroviaire notamment) ;
- amélioration de l'offre de service ferroviaire pour le fret par la réservation de sillons permettant de fiabiliser la massification de bout en bout d'un trajet pour le chargeur qui se verra ainsi offrir un service global et non plus un simple tronçon maritime ;

- amélioration des connexions avec le reste du réseau européen de transports, les ports bretons n'étant pas actuellement inclus dans le maillon central du réseau transeuropéen des transports (RTE-T)⁹⁰, ce qui les exclut de subventions importantes pour leur développement ; la région se mobilise ainsi aux côtés de l'État pour maintenir ses ports dans le RTE-T global et faire inscrire celui de Brest dans le RTE- central de façon à faciliter la réussite des projets de création de lignes maritimes.

4.2.2 Une gestion du domaine public maritime en voie d'amélioration

Dans le cadre de la stratégie portuaire élaborée en 2009, pointant une diversité de pratiques entre les ports récemment transférés et une insuffisance d'espaces disponibles notamment à Lorient et Saint-Malo, la région avait jugé nécessaire qu'une réflexion sur l'affectation et la valorisation du domaine portuaire à l'échelle régionale soit formalisée pour mieux accompagner le développement des activités tout en assurant une équité territoriale.

Le PRAL⁹¹ et le SRADDET⁹² ont renforcé cet objectif en reprenant dans leurs actions cette logique d'optimisation du foncier disponible, dans la perspective de réaffirmer la vocation des espaces portuaires au service des projets économiques en lien avec la mer, en particulier à Saint-Malo, Lorient et Brest.

4.2.2.1 Une doctrine actualisée qui permet à la région de piloter la gestion du foncier concédé

Les lignes directrices de la gestion domaniale ont été dessinées en 2007. En 2017, la région a actualisé sa doctrine en poursuivant ses trois objectifs initiaux, qui étaient d'établir un diagnostic en concertation avec tous les acteurs de la place portuaire, d'encourager les investissements et de sécuriser les actes.

Dans cet esprit, la région a cherché dès l'origine à favoriser la réalisation d'investissements privés sur le domaine portuaire par la délivrance d'autorisations d'occupation temporaires (AOT) constitutives de droits réels. Les conditions de mise en concurrence des candidats (délais de publicité) ont été fixées dès 2007 alors qu'elle n'est devenue une obligation qu'en 2017⁹³. Un principe de tarification différenciée tenant compte de la valeur économique des droits accordés et des marchés immobiliers locaux a été acté. Les règles relatives à la durée des AOT en fonction des projets de développement des futurs occupants et aux conditions de renouvellement des contrats ont été précisées.

⁹⁰ Le RTE-T est un programme de développement des infrastructures des transports au sein de l'Union Européenne qui vise à faciliter les connexions entre réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports. Le réseau central concerne les connexions les plus importantes.

⁹¹ Plan régional d'actions logistiques - Action clé 3.

⁹² Projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – objectif 8.

⁹³ Ordonnance 2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques.

Le rôle de chacun des acteurs concernés a été mieux défini dans la procédure d'attribution⁹⁴, et des modèles de contrats ont été élaborés par la région afin de sécuriser les pratiques, ainsi qu'un guide de gestion du domaine portuaire régional concédé. Pour donner plus de force à ces lignes directrices, la région les a intégrées dans les nouveaux contrats passés avec les concessionnaires des ports de Saint-Malo-Cancale et Lorient.

4.2.2.2 Des outils de contrôle et de suivi

Pour veiller à l'application de sa doctrine, la région a instauré à partir de 2017 une commission domaniale associant les acteurs de la place portuaire dans une logique d'anticipation et d'accompagnement des projets des entreprises. D'abord expérimentée durant les anciens contrats de concession, elle a été officialisée dans les nouveaux contrats (Lorient et Saint-Malo). Son fonctionnement est décrit de manière succincte, la région ne souhaitant pas figer le périmètre de sa composition ni sa fréquence. Dans les faits, cette commission se réunit pour rendre un avis sur le respect des procédures, le suivi des contrats d'AOT et les projets en cours. Ces rencontres sont également l'occasion pour la région de sensibiliser les concessionnaires aux réflexions qu'elle engage en matière de domanialité et de faire le point sur les évolutions réglementaires.

Pour compléter ce dispositif de suivi, les antennes portuaires disposent d'un outil de supervision qui permet désormais de visualiser l'état des AOT attribuées par parcelle avec leurs caractéristiques détaillées et les échéances des contrats.

4.2.3 Le « port numérique de Bretagne »

4.2.3.1 L'application « Gedour » pour les mouvements de navires

La région Bretagne a installé depuis 2011 sur les ports de Saint-Malo, Lorient et Brest un système informatique permettant aux acteurs de la vie portuaire de travailler ensemble, en toute sécurité⁹⁵, dénommé « Gedour »⁹⁶. Il couvre tous les processus de l'escale d'un navire, tout en facilitant l'accomplissement des formalités déclaratives réglementaires. Il s'adresse aux déclarants (capitaines ou représentants de navire, transitaires), aux officiers de port, aux gestionnaires de port et à l'ensemble des prestataires intervenant lors de l'escale d'un navire. Il a été étendu à Roscoff, Le Légué et Concarneau à partir de 2017.

⁹⁴ La région a fait le choix d'agréer les contrats par l'intermédiaire de ses antennes pour les AOT constitutives de droits réels et d'apposer un visa simple pour les AOT de droits simples. Les procédures prévoient l'intervention des services gestionnaires de la région à chaque étape du processus.

⁹⁵ Ce système est un « Port Community System » qui permet la gestion dématérialisée des escales conformément au règlement européen 2019-1239 établissant un système de guichet unique maritime européen.

⁹⁶ Gedour : vigie en breton.

La capitainerie renseigne l'application, chaque fois qu'un navire entre ou sort du port, avec de nombreuses données⁹⁷. Les opérateurs portuaires (commissionnaires de transport) alimentent ensuite les données marchandises avec un détail plus fin⁹⁸. La région Bretagne a accès à ces informations (comme les concessionnaires) et extrait ces données quotidiennement pour un suivi du trafic.

4.2.3.2 L'application « AP+ » pour les marchandises

Depuis 2016, la région Bretagne a doté les ports du Cargo Community System (CCS) « AP+ »⁹⁹ qui a pour but de répondre aux besoins de fluidité, de sécurité et de traçabilité de la marchandise en accélérant les processus de transmission d'information entre professionnels privés et administrations publiques. Le service des douanes y valide les droits de ports, les tonnages déclarés et donne les autorisations pour le chargement/déchargement des marchandises. Après le départ du navire, les informations relatives à la marchandise dans AP+ sont mises à jour automatiquement dans Gedour.

Les données sont ensuite consolidées et exploitées à des fins statistiques par la région Bretagne et obligatoirement transmises mensuellement au SDES (service développement des études statistiques) du ministère du développement durable qui les exploite et les intègre dans Eurostat.

4.3 Les enjeux du projet d'extension du port de Brest

4.3.1 Le projet politique : conforter la place portuaire de Brest

4.3.1.1 Les caractéristiques du port de Brest

Le port de commerce de Brest est l'un des trois transférés en 2007 par l'État à la région Bretagne. À cette date, son trafic était globalement comparable à celui de ses concurrents avec des volumes compris entre 2 et 3 millions de tonnes, partagés entre l'agro-alimentaire, les produits pétroliers et les matériaux de construction. Comme les autres ports bretons, il représentait un outil logistique important pour l'économie de son arrière-pays, notamment pour l'industrie agro-alimentaire. Le port de Brest a également l'avantage d'être accessible à toute heure, comme celui de Lorient.

⁹⁷ Le nom du bateau, le numéro « *Lloyd* », le pavillon, les caractéristiques du navire, les informations techniques concernant le pilotage, le remorquage, le mouillage et les informations sur la marchandise prévisionnelle ainsi que sur les passagers. Une DN (déclaration navire) et DSM (déclaration sommaire de marchandises) sont ainsi générées dans Gedour.

⁹⁸ Code NST et libellé de la marchandise, conditionnement, tonnage, port de provenance (ou de destination) de la marchandise, nombre de conteneurs si la marchandise est conteneurisée.

⁹⁹ Ce logiciel est en cours de remplacement par un nouveau logiciel plus ergonomique et mieux intégré avec celui des escales.

Par rapport à ses deux concurrents régionaux, il présentait en plus deux atouts importants. D'une part, il bénéficie d'un positionnement privilégié, à l'entrée de la Manche, et à proximité du rail d'Ouessant, qui est un des principaux couloirs maritimes dans le monde où transite une grande partie des navires qui relient l'Extrême-Orient à l'Europe du Nord, mais aussi à équidistance entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique. D'autre part, il bénéficiait, lors de son transfert, de réserves foncières importantes, avec 40 hectares de terre-pleins non aménagés à son extrémité est.

Carte n°3 : Port de Brest – vue aérienne



Source : Région Bretagne.

Parmi les trois ports bretons transférés, celui de Brest présentait donc le potentiel de développement le plus important.

4.3.1.2 Le projet de développement

Dès 2009, un projet de développement du port de Brest a été initié, axé sur deux objectifs principaux.

Le premier portait sur le développement de l'activité historique du port de commerce grâce notamment à l'amélioration des conditions nautiques d'accès aux quais des terminaux vrac et multimodal (augmentation de la profondeur des chenaux d'accès et des souilles¹⁰⁰ des quais¹⁰¹).

¹⁰⁰ Souille : approfondissement portuaire dragué afin d'augmenter le tirant d'eau accessible.

¹⁰¹ Cet objectif trouve sa justification dans le potentiel de développement des trafics de vracs agroalimentaires et de conteneurs qui sont aujourd'hui limités par les contraintes physiques d'accès aux quais, à savoir la profondeur du chenal d'accès et la profondeur des souilles des quais : les plus grands navires ne peuvent entrer et sortir du port qu'à certains horaires de marées leur permettant de manœuvrer et naviguer dans le port, la taille des navires étant limitée par la profondeur des souilles des quais qui limite leur tirant d'eau ; les caractéristiques de la flotte mondiale conduisent à utiliser des navires de dimensions trop importantes pour les caractéristiques physiques du port de Brest et à ne les charger que partiellement pour réduire leur tirant d'eau. Ces contraintes génèrent des surcoûts

Le second portait sur la construction d'un terminal industrialo-portuaire dédié aux énergies marines renouvelables (EMR). L'objectif de l'État¹⁰² en 2009 était en effet de porter la part des énergies renouvelables à au moins 23 % de la consommation d'énergie finale d'ici à 2020, dont 6 000 MW issus d'énergies marines renouvelables. Un premier appel d'offres a été lancé le 5 juillet 2011 portant sur des parcs éoliens offshore pour une puissance maximale de 3000 MW sur cinq lots répartis le long du littoral français, dont un de 500 MW dans la baie de Saint-Brieuc¹⁰³. Pour les élus de la région, ce projet était une opportunité pour créer en Bretagne une nouvelle filière industrielle sur le site de Brest, qui présentait plusieurs avantages par rapport à ses concurrents régionaux. Les activités industrielles liées aux EMR ont en effet besoin d'être proches, afin de limiter les déplacements, de quais ayant une résistance spécifique adaptée aux colis lourds, et de terre-pleins suffisants pour entreposer des colis volumineux. Le fait qu'il existait déjà en 2009 une quarantaine d'hectares de polder¹⁰⁴ encore inutilisés, avec la possibilité d'augmenter encore ces surfaces en avançant sur la mer, donnait un avantage important au site de Brest, qui bénéficiait également de l'atout de sa localisation¹⁰⁵ et de son environnement industriel et scientifique pluridisciplinaire tourné vers les énergies marines.

4.3.2 Le projet technique

4.3.2.1 La réalisation du premier objectif

Le premier objectif d'amélioration des accès nautiques aux terminaux vrac agro-alimentaires et multimodal a été atteint sans difficultés en 2019. Des opérations de dragage des souilles des quais et du chenal d'accès ont été réalisées afin de permettre l'accès des vraquiers de type « Panamax »¹⁰⁶ au quai « vrac » et des navires un peu moins importants au quai « multimodal », à pleine charge, et sur une durée significativement plus élevée avec une plage horaire la plus large possible autour de chaque pleine mer.

importants pour les entreprises utilisatrices du port et obèrent leur développement, ce qui impacte par ricochet toute l'économie de l'arrière-pays du port.

¹⁰² Objectif inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

¹⁰³ Par arrêté du 18 avril 2012, la société Ailes Marines s'est vu accorder une autorisation d'exploiter une installation de production d'électricité. Après avoir déposé une demande de concession pour l'utilisation de domaine maritime en octobre 2015, une convention d'occupation du domaine est signée le 18 avril 2017.

¹⁰⁴ Le polder de 40 hectares avait été créé en 1978 pour accueillir les sédiments dragués lors de la construction de la forme de radoub de la construction navale qui se situe à proximité immédiate du nouveau terminal EMR.

¹⁰⁵ Selon une note adressée à la chambre par la région Bretagne : « *La Bretagne bénéficie d'un potentiel naturel exceptionnel pour le développement de ces technologies et Brest peut desservir la côte Sud comme la côte Nord. Ensuite, la France se lance dans le développement de cette filière aussi bien dans la Manche que l'Atlantique et Brest se trouve au carrefour de ces deux façades maritimes. Enfin, les pays d'Europe du Nord accélèrent un développement amorcé depuis plus longtemps et Brest est bien positionné pour servir de port de base à des projets situés au Sud du Royaume-Uni ou à l'entrée de la mer du Nord.* »

¹⁰⁶ Les navires de type Panamax sont les plus grands qui peuvent passer par le canal de Panama, soit des navires de 70 000 tonnes de port en lourd (TPL), 195-200m de long, 32 mètres de large, 12,0-12,70 mètres de tirant d'eau.

4.3.2.2 La réalisation du deuxième objectif

Le projet initial consistait précisément à :

- consolider et aménager 26 hectares du polder de 1978, et créer dans le prolongement une nouvelle zone d'une douzaine d'hectares par poldérisation (terre-plein C sur le plan ci-dessous) ;
- construire deux postes à quai de 150 mètres linéaires adaptés aux colis lourds, accessibles aux navires avec un tirant d'eau de 12 mètres ;
- construire des parkings et des voiries adaptées aux colis lourds entre l'aire de réparation navale et le terminal EMR.

Il s'agit d'un projet complexe dont la majeure partie des travaux a dû être réalisée simultanément. La mise de la zone d'activité à disposition des industriels n'avait de sens que si ces derniers pouvaient bénéficier en même temps d'un poste à quai, ce qui impliquait le dragage d'un chenal d'accès. Le nouveau polder, construit en partie avec les sédiments issus du dragage, devait également être aménagé concomitamment.

Carte n°4 : Plan du projet d'extension du port de Brest



Source : Région Bretagne.

4.3.2.3 Le coût initial du projet d'extension du port de Brest

Le coût global du projet était estimé au début de l'opération en 2013 à environ 220 M€ dont 80 % dédiés au seul terminal EMR. Jusqu'à l'arrêt des travaux en raison des défaillances de la structure du nouveau quai, aucun dépassement majeur n'était constaté. Début 2021, les dépenses engagées s'élevaient en effet à 202,037 M€ correspondant aux études, à la viabilisation du polder sur 26 hectares, à la construction du nouveau polder de 12 hectares, à la construction d'un des deux postes à quai de 150 mètres accessibles par un chenal calibré à la cote – 12 mètres, et à la création de voiries reliant les polders au reste de la zone portuaire. Sur ce total, 168 M€ avaient été effectivement mandatés. La phase 2 qui correspondait notamment à la création du deuxième poste à quai, n'était pas encore engagée et était estimée à environ 20 M€.

Tableau n° 19 : Projet d'extension du port de Brest - dépenses d'investissement (au 8 février 2021)

Typologie dépenses (en €)	Total affecté	Total engagé	Total liquidé
Centre interprétation	91 162,69	91 162,69	91 162,69
Concertation publique	132 516,80	132 516,80	132 516,80
Consolidation polder	1 500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00
Déplacement usine Lafarge	7 563 000,00	7 563 000,00	7 563 000,00
Enquête publique	174 798,89	174 798,89	174 798,89
Etudes	18 827 849,02	15 882 357,59	13 815 824,46
Travaux connexes	1 338 000,00	301 497,70	278 238,56
Travaux maritimes - Digue	50 260 696,51	50 240 857,97	50 240 857,97
Travaux maritimes - Dragages	33 730 000,00	33 730 000,00	13 515 113,76
Travaux maritimes - Poste à quai	5 728 500,00	5 728 399,00	361 893,27
Travaux maritimes - Quai	56 200 000,00	56 200 000,00	52 223 688,75
Travaux terrestres	31 266 332,35	30 492 899,75	28 137 927,25
Total général	206 812 856,26	202 037 490,39	168 035 022,40

Source : Région Bretagne.

4.3.3 Le retard pris dans l'avancement des travaux et les surcoûts induits

4.3.3.1 L'arrêt des travaux sur le quai

L'ensemble des travaux prévus devait être terminé avant la fin de l'année 2020.

Or, en avril 2019, alors que le chantier en était à ses dernières étapes, le constructeur et le maître d'œuvre ont constaté une déformation inquiétante dans la structure métallique du quai sur deux-tiers de sa longueur, ce qui a entraîné l'arrêt immédiat des travaux. Entre l'été et l'automne 2019, des relevés et mesures sur site ont été réalisés pour vérifier les paramètres entrant dans la conception de l'ouvrage et une esquisse de solution de renforcement de la structure métallique a pu être imaginée. Le premier semestre 2020 a été consacré aux études nécessaires.

Les solutions finalement retenues, qui visent notamment à renforcer le rideau avant par une structure en béton et à poser des tirants métalliques pour renforcer l'ensemble de la structure, représentent un coût supplémentaire de 85 M€ pour le seul quai, auquel il convient d'ajouter un surcoût pour le dragage d'environ 7 M€¹⁰⁷, portant le coût de l'ensemble de l'opération à plus de 312 M€. En plus du surcoût qui représente 40 % du coût initial, un retard de deux ans minimum est à présent acté, repoussant la fin des travaux à la fin de l'année 2022.

¹⁰⁷ L'arrêt des travaux sur le quai et l'impossibilité pour des raisons environnementales d'intervenir pendant l'été avaient entraîné le départ des navires spécialisés, alors que les travaux de dragage n'étaient pas terminés. Leur retour entraînera de facto un surcoût estimé à 7 M€.

4.3.3.2 Un surcoût pour la région finalement contenu

En parallèle aux études techniques visant à trouver une solution, une procédure judiciaire avait initialement été engagée afin de protéger les intérêts de la région, compte tenu du refus de la compagnie d'assurance tout risque chantier de couvrir le sinistre.

L'objectif pour la région était toutefois de mettre en service un poste à quai sur les deux prévus sans attendre l'issue judiciaire, afin de garantir le plus rapidement possible aux industriels de la filière EMR qui souhaiteraient s'installer sur la zone d'activité attenante un accès nautique, qui est la condition de leur implantation à Brest. Une négociation s'est donc déroulée parallèlement avec les entreprises dans le but de réaliser le chantier en temps masqué par rapport à la procédure judiciaire, sans que cela emporte reconnaissance de leur responsabilité par les différentes parties. L'objet de cette négociation était le préfinancement des travaux nécessaires au renforcement de la première moitié du quai, « *pour le compte de qui il appartiendra* » une fois un jugement prononcé.

Afin de ne pas augmenter les retards, les travaux du quai ont débuté au début de l'année 2021 dans ce cadre. La mise en service du quai nécessitait en effet des interventions à réaliser selon un calendrier précis¹⁰⁸. Il était convenu que la transaction globale viendrait annuler ce premier schéma et permettre la poursuite des travaux, dans la continuité, y compris pour le deuxième poste à quai.

Dans l'intervalle, en septembre 2020, l'assureur tout risque chantier avait fait savoir qu'il était prêt à négocier et apurer totalement le contentieux en cours. L'objet de cette seconde négociation était le financement des travaux de renforcement de la totalité du quai pour solde de tout compte et fin de la procédure judiciaire¹⁰⁹. Les parties sont parvenues à un accord global de financement de l'intégralité des travaux supplémentaires estimés à 85 M€ au total, matérialisé dans deux protocoles à valeur transactionnelle, qui revêtent un caractère définitif, insusceptible de tout recours ultérieur. Les deux protocoles ont été validés par la commission permanente de la région le 8 mars 2021.

La région met fin aux contentieux engagés contre l'assureur et contre le maître d'œuvre et les entreprises de travaux.

Aux termes de l'accord conclu, et dans le cadre contractuel du marché de construction du quai et du marché de maîtrise d'œuvre de l'opération, il a été convenu que la région :

- verse un montant de 3 M€ aux entreprises pour les travaux de renforcement liés au sinistre, au titre d'une participation globale et forfaitaire ;

¹⁰⁸ D'abord la réalisation des travaux de renforcement et ensuite la reprise des dragages afin de creuser les fonds à 12 m devant le quai. Les dragages n'étant autorisés qu'entre octobre et avril pour des raisons environnementales (des dragages pendant l'été auraient risqué de provoquer une contamination des eaux par la prolifération d'une algue nocive pour les produits de la mer), les travaux de renforcement du quai devaient ainsi démarrer en janvier 2021 pour être terminés en octobre 2021.

¹⁰⁹ Cette transaction porte sur la livraison de la totalité du quai en 2022 réduisant de ce fait les préjudices de la région dont ceux relatifs au projet d'accueil de la filière EMR. C'est pourquoi cette transaction globale est l'objectif visé. Néanmoins, la négociation impliquant de nombreuses parties (assurance tout risque chantier, assurances en responsabilité civile, constructeurs, maître d'œuvre, maître d'ouvrage), il n'a pas été possible de conclure sur la transaction globale avant la fin de l'année 2020.

- reporte le délai global d'exécution (livraison du quai) au 31 décembre 2022 et en conséquence renonce aux pénalités de retard résultant des retards déjà constatés (estimées à 5 M€), tout en gardant le droit de rechercher la responsabilité du maître d'œuvre et des entreprises si des retards étaient à nouveau constatés, occasionnant des préjudices à d'autres intervenants du chantier (groupement chargé du dragage notamment) ;
- endosse intégralement toute réclamation ultérieure d'un intervenant au chantier pour des faits liés au sinistre (en particulier il était d'ores et déjà connu que le titulaire du lot dragage déposera une réclamation de l'ordre de 7 M€¹¹⁰ ; le risque lié à d'autres réclamations a été évalué à moins de 1 M€) ;
- renonce dans les conditions prévues au protocole à la poursuite des expertises par voie judiciaire, et conserve les frais d'expertise et honoraires d'expert à sa charge.

Le groupement des entreprises de travaux et le maître d'œuvre se sont engagés :

- à réaliser la solution réparatoire définie, à leurs frais, moyennant les indemnités des assureurs à percevoir, conformément au calendrier arrêté, et dans le respect des performances attendues de l'ouvrage ;
- à réaliser ces études et travaux sans versement complémentaire de la part de la région ;
- à assumer le coût des frais de représentation en justice dans le cadre du référé expertise.

Le coût de l'opération, initialement annoncé par la région à 220 M€ dépasse ainsi, sept ans plus tard, 312 M€ (220+85+7), soit une hausse de plus de 40 %. Néanmoins, les deux protocoles signés limitent le surcoût à la charge de la région à 10 M€, soit à la date du présent rapport et sous réserve de nouveaux incidents, 4 % du montant initial.

4.3.4 Un projet qui risque de s'avérer a posteriori surdimensionné

4.3.4.1 Des ambitions d'activités en Bretagne revues à la baisse pour le projet d'Ailes Marines

Le projet d'extension du port de Brest avait été initié notamment pour permettre l'accueil d'une filière EMR. L'aménagement d'un « parc éolien » en baie de Saint-Brieuc décidé par l'État était l'opportunité pour le démarrage d'une nouvelle activité industrielle en Bretagne, créatrice d'emplois. Toutefois, les objectifs initiaux de création d'emplois ont été revus à la baisse.

¹¹⁰ En effet, les dragages devaient s'effectuer pendant la saison 2019-2020 en une seule fois. Du fait de l'arrêt de chantier du quai, le titulaire du lot dragage n'a pu réaliser que les dragages prévus dans le chenal du port et devant les quais historiques. Les sédiments ont été déposés dans le casier d'accueil (constitué par la digue et le quai) puis le titulaire a replié son chantier et démobilité ses dragues. Lorsqu'il reviendra en octobre 2021 pour draguer devant le quai, il aura surveillé le casier des sédiments (fonctionnement de pompes) pendant une année et demi, ce qui n'était pas prévu, il devra amener et replier son chantier et notamment ses engins de dragages (très coûteux) une fois de plus que prévu, il devra mobiliser ses équipes sur une nouvelle saison de 6 mois alors que les opérations se faisaient initialement en parallèle.

Après avoir été retenu par l'État le 23 avril 2012 dans le cadre d'un appel d'offres¹¹¹, pour la création d'un champ de 62 éoliennes d'une puissance de 496 MW en baie de Saint-Brieuc, le consortium Ailes Marines avait annoncé la création de 1 000 emplois directs en Bretagne dont, sur la durée du projet, 500 pour la fabrication des jackets¹¹² et 200 pour la fabrication de la sous-station¹¹³ à Brest, 160 pour l'installation en mer, puis pendant 20 ans, 140 pour la maintenance. Un millier d'autres emplois devait être créé hors de la Bretagne et notamment au Havre où devait être construite une usine de fabrication d'éoliennes.

Ensuite, lors de l'enquête publique qui a eu lieu en 2016, la mention de la fabrication de la sous-station à Brest avait disparu et les 500 emplois pour la fabrication des jackets étaient désormais répartis entre Brest et Saint-Nazaire du fait du changement de stratégie de l'industriel pressenti à l'époque. Le nombre d'emplois passait donc de 1 000 à 500 environ en Bretagne.

Enfin, à la suite de la diminution des tarifs de rachat de l'électricité par l'État (de 200 à 155 € le MW), l'entreprise attributaire a souhaité réduire ses coûts en produisant en Espagne. Après négociation, la production des jackets a été partagée entre l'Espagne et Brest¹¹⁴. L'entreprise s'est finalement engagée à employer des personnels sur Brest pour l'équivalent de 900 000 heures de travail sur la durée du projet entre juillet 2019 et juillet 2022, soit une moyenne de moins de 200 ETP sur la période, nettement inférieure aux 700 promis en 2012.

4.3.4.2 Le risque d'une mise en service trop tardive du quai EMR

Le nouveau terminal EMR de Brest devait être opérationnel dès 2020 et être utilisé pour l'importation des tubes métalliques nécessaires à la fabrication des jackets puis pour l'acheminement des éléments construits vers l'Espagne pour l'assemblage terminal. Or, les retards dans la livraison du quai EMR ont conduit les responsables du projet à trouver des solutions palliatives. L'industriel a dû en effet recourir à un quai de l'aire de réparation navale situé à proximité pour décharger les tubes métalliques. Les éléments assemblés quitteront Brest via le même quai, ce qui rend de facto le futur quai EMR non indispensable pour le projet du parc éolien de la baie de Saint-Brieuc.

Toutefois, Ailes Marines a annoncé le 26 mars 2021 que les mâts des 62 éoliennes fabriquées au Havre seraient assemblés sur le polder de Brest, nécessitant alors impérativement la disponibilité du quai EMR¹¹⁵. Celui-ci devra donc être prêt fin 2022 lorsque l'unité de production destinée à assembler les mats sera opérationnelle. À défaut, l'entreprise devra trouver une autre solution, en dehors de Brest, ce qui rendrait alors le terminal EMR de Brest dans sa configuration complète inutile pour le projet briochin.

¹¹¹ À la suite du Grenelle de l'environnement en 2007 et de l'engagement de l'État dans la voie de la transition énergétique, celui-ci avait lancé plusieurs appels d'offres pour des champs d'éoliennes en mer (« offshore ») sur cinq zones littorales dont trois en Normandie, une en Pays de Loire et une en Bretagne, en baie de Saint-Brieuc.

¹¹² Une fondation dite « jacket » se présente sous la forme d'une tour-treillis d'acier tubulaire, reposant sur quatre pieds ancrés sur les fonds sous-marins par des pieux, sur laquelle l'éolienne sera posée.

¹¹³ Les éoliennes feront toutes converger leur production d'électricité vers les transformateurs d'une sous-station installée au centre du parc éolien et qui transmettra ensuite le courant sur le continent.

¹¹⁴ Une partie de 37 jackets sur les 62 sera fabriquée à Brest avant de rejoindre l'Espagne où tous les éléments seront assemblés avant de repartir vers la baie de Saint-Brieuc pour y être implantés.

¹¹⁵ Le quai de l'aire de réparation navale ne peut supporter le poids d'un mât d'éolienne.

4.3.4.3 Les perspectives du port EMR au-delà du parc éolien briochin

La région Bretagne a pour objectif de conserver une filière EMR sur le site de Brest après la fin du projet de la baie de Saint-Brieuc, considérant que le marché de l'éolien offshore en Europe justifie la présence d'une plateforme dédiée. Les entreprises installées à Brest pourraient ainsi demeurer sur place à l'issue du projet. Une implantation à la pointe bretonne serait notamment un atout pour les entreprises espagnoles pour rayonner plus facilement vers le nord de l'Europe où se situe l'essentiel du marché des EMR. La région Bretagne espère également développer de nouveaux parcs en Bretagne avec la technologie des éoliennes flottantes, qui ont l'avantage de pouvoir être implantées plus au large, où les vents sont plus forts et plus réguliers. Ces nouvelles éoliennes pourraient être installées depuis Brest.

Si le constat d'un développement du marché de l'éolien offshore à l'échelle mondiale et européenne ne paraît pas contestable, le projet brestois pourrait néanmoins souffrir de la concurrence d'autres sites, déjà opérationnels. Chaque région littorale française a en effet construit sa propre zone dédiée aux EMR. La Normandie, notamment, a investi sur Cherbourg 100 M€ pour aménager une zone de 100 hectares dont 39 gagnés sur la mer, avec un quai EMR de 320 mètres de long pouvant supporter des charges de 15 tonnes par m², et qui est opérationnel depuis 2015. Cette zone accueille notamment depuis 2018 une entreprise de construction de pales d'éoliennes. Elle sera occupée par l'installation des parcs éoliens normands, mais elle présentera ensuite l'avantage d'être encore plus proche que Brest des zones de l'Europe du Nord où se situe l'essentiel du marché. La Normandie accueillera également au Havre l'usine Siemens Gamesa qui produira les éoliennes pour cinq des six parcs actuellement en cours de développement en France, dont celui de Saint-Brieuc. Quant aux régions Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine, elles se sont également organisées pour accueillir les installations nécessaires à l'aménagement du parc éolien de Saint-Nazaire. Le Grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire a ainsi accueilli une usine de nacelles à Montoir et aménagé une zone de 12 hectares à Saint-Nazaire pour y assembler les éoliennes.

CONCLUSION SUR LA STRATÉGIE PORTUAIRE

En conclusion, le bilan des axes de développement visés par la stratégie portuaire définie en 2009 et dans les documents ultérieurs reste mitigé, à l'exception notable du grand et emblématique projet d'extension du port de Brest, qui n'est toutefois pas exempt de risques.

En effet, l'activité des principaux ports de commerce bretons en 2021 est proche de celle de 2007. Les trafics essentiellement liés à une activité industrielle ont été confortés et se sont globalement maintenus ; en revanche, le développement du trafic de conteneurs, désigné comme une priorité depuis plusieurs années, se heurte encore à la concurrence du transport routier. En 2021, cette activité reste, comme elle l'était en 2009, cantonnée à Brest, sur un marché spécifique (exportation de volailles congelées) voué à décliner.

En revanche la volonté de construire un pôle spécialisé sur les EMR sur le port de Brest est en voie de se concrétiser avec la fin d'un ensemble de travaux portant sur la construction d'un quai, d'un chenal d'accès à ce quai et d'une zone de 40 hectares attenante pour un coût initial de 220 M€. En 2019, les travaux ont dû toutefois être arrêtés à la suite de malformations découvertes sur le quai et n'ont repris qu'au début de 2021, avec un surcoût estimé à 92 M€, dont 10 M€ seront à la charge de la région, le solde étant pris en charge par les assurances et les entreprises. Ce pôle EMR brestois risque toutefois de ne pas être utilisé autant qu'initialement prévu pour les travaux d'implantation du premier parc éolien breton en baie de Saint-Brieuc qui ont démarré en mai 2021. Ses perspectives d'utilisation future dépendent également de projets de nouveaux parcs éoliens marins qui n'ont pas encore été décidés et de la capacité à attirer les entreprises du secteur, dans un contexte de vive concurrence avec d'autres régions, notamment en Normandie.

ANNEXES

Annexe n° 1.	Simulation des indemnités dues au concessionnaire en fin de contrat selon la date de réalisation d'un investissement.....	73
Annexe n° 2.	Les objectifs du SRADDET concernant la politique maritime.....	74
Annexe n° 3.	Réponse du président de la région Bretagne	Erreur ! Signet non défini.

Annexe n° 1. Simulation des indemnités dues au concessionnaire en fin de contrat selon la date de réalisation d'un investissement

Hypothèse 1 : Investissement de 5 M€ réalisé en 2021 avec un rendement de 4 %

(en €)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	capital restant dû	Trésorerie nette+ indemnité VNC
Autofinancement (corrigé des charges d'intérêt)	2 000 000	2 149 755	2 151 419	2 153 112	2 154 834	2 156 585	2 158 366	2 160 178	2 162 021		
Investissement réalisé : port à sec (amortissable sur 20 ans)	-5 000 000										
Emprunt (taux 1,7 %)	3 000 000										
<i>Remboursement capital</i>		97 139	98 803	100 496	102 218	103 969	105 751	107 562	109 405	2 174 656	
Trésorerie	-	2 052 616	4 105 231	6 157 847	8 210 462	10 263 078	12 315 693	14 368 309	16 420 925		14 246 269
Valeur Nette Comptable (VNC)		4 750 000	4 500 000	4 250 000	4 000 000	3 750 000	3 500 000	3 250 000	3 000 000		3 000 000
Gain pour le concessionnaire en fin de contrat											17 246 269

L'investissement réalisé en 2021, financé avec un emprunt de 3 M€ à 1,7 %, génère 200 000 € de revenus supplémentaires chaque année. L'indemnisation due au concessionnaire s'élève à 17,246 M€ (16,42 M€ de trésorerie avant remboursement du capital restant dû de 2,175 M€, soit 14,246 M€ de trésorerie nette et 3 M€ d'indemnités correspondant à la VNC).

Hypothèse 2 : Investissement de 5 M€ avec un rendement de 4 % réalisé en 2028 (après la première période quinquennale)

(en €)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	capital restant dû	Trésorerie nette
Autofinancement	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 149 600		
Investissement réalisé : port à sec (amortissable sur 20 ans)								-5 000 000			
Pénalités pour retard						- 250 000					
Trésorerie		4 000 000	6 000 000	8 000 000	10 000 000	11 750 000	13 750 000	10 750 000	12 899 600		12 899 600
Valeur Nette Comptable									4 750 000		4 750 000
Gain pour le concessionnaire en fin de contrat											17 649 600

Source : CRC.

L'investissement de 5 M€ est autofinancé en 2028. Il génère un revenu de 200 000 € mais seulement à partir de 2029. Même en tenant compte de la pénalité de 250 000 € payée en 2026, l'indemnisation nette due au concessionnaire s'élève à 17,649 M€ (12,899 M€ de trésorerie prenant en compte la pénalité de 0,25 M€ et 4,75 M€ de VNC). Le concessionnaire a dans le cas d'un investissement décalé de 2021 à 2028, et donc en payant une pénalité de 0,25 M€, une indemnité de fin de contrat supérieure de 403 000 €.

Annexe n° 2. Les objectifs du SRADDET concernant la politique maritime

Objectifs 2- Le SRADDET imagine le champ portuaire comme un lien avec les départements voisins, l'Europe avec qui il sera nécessaire de développer des affinités

2.1- DEVELOPPER DES ALLIANCES AVEC LES REGIONS LIMITROPHES ET PLUS ELOIGNEES EN FONCTION D'ENJEUX STRATEGIQUES

2.2- DANS LE CONTEXTE DU BREXIT, FAIRE DES SOLIDARITES DES REGIONS CELTIQUES UN ATOUT DE DEVELOPPEMENT

Objectif 4 -Le SRADDET souligne des enjeux de logistique faisant apparaitre un besoin d'infrastructure multimodale pour développer le transport de marchandise à cout compétitif.

4.1- ATTEINDRE UN DEVELOPPEMENT SIGNIFICATIF DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISE AU DEPART/ARRIVEE DE BRETAGNE.

4.3- DEVELOPPER DE NOUVELLES CHAINES LOGISTIQUES MARITIMES INNOVANTES ET VERTUEUSES.

Objectif 8- Faire de la mer un levier de développement durable pour l'économie et l'emploi, entrevoir les potentialités en termes d'EMR, en optimisant le foncier de manière à réorganiser, réaffirmer l'espace portuaire et à le destiner à des industriels innovants (voir politique foncière de la Région à travers CCI 35).

8.3- CONSOLIDER ET DEVELOPPER L'ECONOMIE INDUSTRIALO-PORTUAIRE, PAR L'ORIENTATION RESOLUE DES GRANDS PORTS BRETONS COMME PLATEFORMES AU SERVICE DES FILIERES.

Objectif 9 Prioriser le développement des secteurs économiques liés aux transitions

9.3- POSITIONNER LA BRETAGNE COMME REGION LEADER SUR LE MARCHE DES ENERGIES MARINES RENOUVELABLES (EMR)

Objectifs 16- Améliorer collectivement l'offre de transports publics

16.1 RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS PLUS PERFORMANTS (SERVICE, COUT, IMPACT ENVIRONNEMENTAL, SECURITE) EN IMPLIQUANT TOUS LES ACTEURS CONCERNES (CREATION DE LIGNE, DEVELOPPEMENT DES INFRA, GARE MARITIME FLOTTE DU FUTUR

Source : Région Bretagne.

Envoyé en préfecture le 14/10/2022

Reçu en préfecture le 14/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221013-22_DP_03-DE

Les publications de la chambre régionale des comptes Bretagne
sont disponibles sur le site :
<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-bretagne>

CONSEIL REGIONAL
13 et 14 octobre 2022
DELIBERATION

RESSOURCES HUMAINES :

Créations et suppressions de postes - Emplois permanents - Contrats de projet

Le Conseil régional convoqué par son Président le 20 septembre 2022, **s'est réuni le 13 octobre 2022** au siège de la Région Bretagne, sous la présidence de Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, **Monsieur Olivier DAVID, Monsieur Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45), Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Julie DUPUY, Monsieur Benjamin FLOHIC, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), Madame Alexandra GUILLORÉ, Monsieur Christian GUYONVARCH, Monsieur Loïc HENAFF, Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, Madame Agnès LE BRUN, Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Fortuné PELLICANO, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), Monsieur Ronan PICHON, Monsieur Pierre POULIQUEN, Madame Christine PRIGENT, Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45), Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h), Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.**

Avaient donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Madame Armelle NICOLAS), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC de 17h30 à 19h30), Monsieur Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR à partir de 17h45), Madame

Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE), Madame Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC, Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Agnès LE BRUN), Madame Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Méline **PARMENTIER jusqu'à 14h**), Monsieur Paul MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h), Madame Anne PATAULT (pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Madame Astrid PRUNIER (pouvoir donné à Madame Renée THOMAÏDIS à partir de 17h45), Monsieur Guillaume ROBIC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le
ID : 035-233500016-20221014-22_DRH_10-DE

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Vu la loi n°83-634 du 13/07/1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n°84-53 du 26/01/1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°88-145 du 15 février 1988 pris pour l'application de l'article 136 de la loi du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif aux agents contractuels de la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°2020-172 du 27/02/2020 relatif au contrat de projet dans la fonction publique ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu les échanges en commission Commission finances, ressources humaines en date du 10 octobre 2022 ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré, **à 16h55** ;

DÉCIDE

À l'unanimité

DE CRÉER, à compter du 1^{er} novembre 2022, les emplois permanents suivants :

- o huit supports de catégorie A ;
- o deux supports de catégorie B ;
- o un support de catégorie C.

DE CRÉER, à compter du 1^{er} novembre 2022, les emplois non permanents suivants :

- o un contrat de projet en référence à la catégorie A (niveau Bac + 3 et plus, rémunération **afférente aux grilles indiciaires des cadres d'emplois des attachés et ingénieurs**), pour une **durée prévisible de 3 ans en matière d'orientation professionnelle** ;
- o un contrat de projet en référence à la catégorie A (niveau Bac + 3 et plus, rémunération **afférente aux grilles indiciaires des cadres d'emplois des attachés et ingénieurs**), pour une durée prévisible de 3 ans dans le cadre de la politique portuaire.

DE PRÉCISER que les **contrats de projet prendront fin lors de la réalisation du projet ou de l'opération** pour lesquels ils ont été conclus. Ils seront renouvelés par reconduction expresse lorsque le projet ou l'**opération prévue ne seront pas achevés au terme de la durée** initialement déterminée. La durée totale de ces contrats ne pourra excéder 6 ans.

DE SUPPRIMER à compter du 1^{er} janvier 2023 un support de Directeur

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le
ID : 035-233500016-20221014-22_DRH_10-DE

DE MODIFIER le tableau des emplois joint en annexe à compter du 1^{er} novembre 2022.

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Tableau des emplois

Annexe à la délibération n° 22_DRH_10
 Envoyé en préfecture le 14/10/2022
 Reçu en préfecture le 14/10/2022
 Affiché le
 ID : 035-233500016-20221014-22_DRH_10-DE

Grade de fléchage		Total 01/03/2022	Créations DM1 2022	Mouvements DM1 2022	Total 01/11/2022	Mouvements DM1 2022	Total 01/01/2023
Emplois fonctionnels							
	Directeur général des services	1			1		1
	Directeur général adjoint	6			6	-1	5
Catégorie A							
Cadres d'emplois des filières administrative et technique							
	Administrateur général/Ingénieur général						
	Administrateur hors classe						
	Ingénieur hors classe	28			28		28
	Administrateur						
	Ingénieur en chef						
	Attaché hors classe	26			26		26
	Ingénieur hors classe						
	Directeur (grade en voie d'extinction)						
	Attaché principal	143	1		144		144
	Ingénieur principal						
	Attaché						
	Ingénieur	404	7		411		411
Filière culturelle							
	Cadre d'emplois des conservateurs territoriaux du patrimoine						
	Conservateur en chef	3			3		3
	Conservateur du patrimoine	2			2		2
	Cadre d'emplois des bibliothécaires						
	Bibliothécaire	2			2		2
	Cadre d'emplois des attachés territoriaux de conservation du patrimoine						
	Attaché de conservation du patrimoine	9			9		9
Filière médico-sociale							
	Cadre d'emplois des médecins territoriaux						
	Médecin hors classe	3			3		3
	Cadre d'emplois des infirmiers territoriaux en soins généraux						
	Infirmier en soins généraux de classe supérieure	4			4		4
	Cadre d'emplois des assistants socio-éducatifs territoriaux						
	Assistant socio-éducatif de 1ère classe	2			2		2
Catégorie B							
Filière administrative							
	Cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux						
	Rédacteur principal de 1ère classe	262	2	2	266		266
	Rédacteur principal de 2ème classe	2			2		2
Filière culturelle							
	Cadre d'emplois des assistants territoriaux qualifiés de conservation du patrimoine						
	Assistant de conservation principal de 1ère classe	1			1		1
	Assistant de conservation principal de 2ème classe						
Filière technique							
	Cadre d'emplois des techniciens supérieurs territoriaux						
	Technicien principal de 1ère classe	138			138		138
	Technicien principal de 2ème classe	3			3		3
	Technicien	210			210		210
Catégorie C							
Filière administrative							
	Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux						
	Adjoint administratif principal de 1ère classe	278	1	-2	277		277
Filière technique							
	Cadre d'emplois des agents de maîtrise territoriaux						
	Agent de maîtrise principal						
	Cadre d'emplois des adjoints techniques territoriaux						
	Adjoint technique principal de 1ère classe	303			303		303
	Cadre d'emplois des adjoints techniques territoriaux des établissements d'enseignement						
	Adjoint technique principal des établissements d'enseignement de 1ère classe	773			773		773
	Adjoint technique principal des établissements d'enseignement de 2ème classe	1539			1539		1539
Sous Total		4142	11		4153	-1	4152
Hors filière							
	Emplois de Cabinet						
	Emplois de Cabinet	11			11		11
	Emplois de groupes d'élus						
	Emplois de groupes d'élus	23			23		23
	Emplois non permanents recrutés pour faire face à un besoins saisonnier ou à un renfort						
	Emplois correspondant à un besoin saisonnier - Adjoint administratif de 2ème classe	10			10		10
	Emplois correspondant à un besoin saisonnier - Adjoint technique de 2ème classe	38			38		38
	Emplois correspondant à un besoin saisonnier - Adjoint technique de 2ème classe à temps non complet	142			142		142
	Emplois visant à faire face à un renfort exceptionnel	40			40		40
	Autres						
	Contrats de projet	55	2		57		57
	Contrats d'apprentissage	65			65		65
	Conventions industrielles en formation par la recherche (CIFRE)	5			5		5
Sous Total		389	2		391		391
Total		4531	13		4544	-1	4543

CONSEIL REGIONAL
13 et 14 octobre 2022
DELIBERATION

MODIFICATION DES STATUTS DU COMITE REGIONAL DU TOURISME DE BRETAGNE

Le Conseil régional convoqué par son Président le 20 septembre 2022, **s'est réuni le 13 octobre 2022**, à **l'Hôtel de Courcy à Rennes**, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Delphine ALEXANDRE, Monsieur Olivier ALLAIN, Monsieur Nicolas BELLOIR, Monsieur Tristan BRÉHIER, Monsieur Gael BRIAND, Madame Gaby CADIOU, Monsieur Nil CAOUISSIN, Madame Fanny CHAPPÉ, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 17h30 et à partir de 19h30), Monsieur Daniel CUEFF, Madame Forough DADKHAH, Monsieur Olivier DAVID, Monsieur **Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h45)**, **Monsieur Gérard DE MELLON**, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Claire DESMARES, Madame Virginie D'ORSANNE, **Madame Julie DUPUY**, **Monsieur Benjamin FLOHIC**, Madame Laurence FORTIN, Monsieur Maxime GALLIER, Madame Anne GALLO, Madame Aziliz GOUEZ, Madame Gladys GRELAUD (jusqu'à 16h30 puis à partir de 17h), **Madame Alexandra GUILLORÉ**, Monsieur Christian GUYONVARCH, **Monsieur Loïc HENAFF**, **Monsieur Philippe HERCOUËT**, **Madame Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO**, Madame Émilie KUCHEL, Madame Carole LE BECHEC, Monsieur Olivier LE BRAS, **Madame Agnès LE BRUN**, **Madame Isabelle LE CALLENNEC (jusqu'à 19h35)**, Monsieur Patrick LE DIFFON (jusqu'à 19h50), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Aurélie LE GOFF, Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ, Monsieur Loïc LE HIR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Gaëlle LE STRADIC, Monsieur Arnaud LÉCUYER, Madame Béatrice MACÉ, Monsieur Bernard MARBOEUF, Madame Aurélie MARTORELL, Madame Véronique MÉHEUST (à partir de 14h), Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 14h), Monsieur Yvan MOULLEC, Madame Armelle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Monsieur Goulven OILLIC, Monsieur Denis PALLUEL, Madame Mélina PARMENTIER, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 18h30), **Madame Isabelle PELLERIN**, **Monsieur Fortuné PELLICANO**, **Monsieur Gilles PENNELLE**, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER (jusqu'à 18h30), **Monsieur Ronan PICHON**, Monsieur Pierre POULIQUEN, **Madame Christine PRIGENT**, **Madame Astrid PRUNIER (jusqu'à 17h45)**, Monsieur Michaël QUERNEZ, Monsieur Guillaume **ROBIC (jusqu'à 14h puis à partir de 19h)**, Monsieur Stéphane ROUDAUT, Madame Régine ROUÉ, Madame Ana SOHIER, Madame Stéphanie STOLL, Madame Valérie TABART, Madame Renée THOMAÏDIS, Monsieur Arnaud TOUDIC, Monsieur Jérôme TRÉ-HARDY, Monsieur Christian TROADEC, Monsieur Simon UZENAT (jusqu'à 14h et à partir de 20h00), Madame Marie-Pierre VEDRENNE, Madame Adeline YON-BERTHELOT.

Avaient donné pouvoir : Monsieur Yves BLEUNVEN (pouvoir donné à Madame Armelle NICOLAS), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Carole LE BECHEC de 17h30 à 19h30), Monsieur Florent DE KERSAUSON (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE FUR à partir de 17h45), Madame Gladys GRELAUD (pouvoir donné à Madame Delphine ALEXANDRE de 16h30 à 17h), Madame Kaourintine HULAUD (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPÉ), Madame Katja KRÜGER (pouvoir donné à Madame Gaby CADIOU), Madame Isabelle LE CALLENNEC (pouvoir donné à Madame Véronique MÉHEUST à partir de 19h35), Monsieur Patrick LE DIFFON (pouvoir donné à Monsieur Fabien LE GUERNEVÉ à partir de 19h50), Monsieur Marc LE FUR (pouvoir donné à Monsieur Stéphane

DE SALLIER DUPIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame
Véronique MÉHEUST (pouvoir donné à Madame Mélina **PARMENTIER**
MOLAC (pouvoir donné à Monsieur Christian TROADEC à partir de 14h
(pouvoir donné à Monsieur Tristan BRÉHIER à partir de 18h30), M
SARZIER (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 18h30), Madame Astrid PRUNIER
(pouvoir donné à Madame Renée THOMAÏDIS à partir de 17h45), Monsieur Guillaume ROBIC (pouvoir
donné à Madame Elisabeth JOUENEAUX-PÉDRONO de 14h à 19h), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir
donné à Monsieur Olivier LE BRAS), Monsieur Simon UZENAT (pouvoir donné à Madame Gaëlle LE
STRADIC de 14h à 20h).

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le
ID : 035-233500016-20221013-22_DTP_01-DE

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental
lors de sa réunion du 3 octobre 2022 ;

Après avoir pris **connaissance de l'avis formulé par le Conseil culturel de Bretagne** lors de sa réunion du
1 octobre 2022 ;

Vu les échanges en commission Commission économie en date du 7 octobre 2022 ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Vu les amendements CRT-BAG-1 réécrit, CRT-BAG-2 réécrit et CRT-NLB-1 réécrit adoptés en séance ;

Et après avoir délibéré, à 20h20 ;

DÉCIDE

À l'unanimité

- **D'APPROUVER** les statuts modifiés du Comité régional du tourisme de Bretagne.

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

COMITE REGIONAL DU TOURISME DE BRETAGNE

Association Loi de 1901

Siège social : 1C, D rue Belle Fontaine – 35510 CESSON-SEVIGNE

STATUTS

Adoptés en Assemblée Générale extraordinaire le 19 février 2018

TITRE 1

Constitution – Objet – Siège social - Durée

Article 1er – Constitution et dénomination

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et les textes subséquents, ayant pour titre « Comité régional du tourisme de Bretagne » (pouvant être désigné également « CRT Bretagne » ou « CRT de la Région Bretagne » ou « Comité Régional du Tourisme de la Région Bretagne » ou « Tourisme Bretagne »). Sa composition, son objet, les règles de son administration et de son fonctionnement, ainsi que ses ressources, sont définies comme suit.

La constitution du CRT Bretagne est fixée à l'article 5 des statuts, en application de l'article L. 131-4 du code du tourisme.

Le CRT Bretagne se présentera sous la dénomination Tourisme Bretagne et associera son logo à celui de la Région Bretagne dans ses outils de communication institutionnels.

Lorsque nécessaire, Tourisme Bretagne précisera être le Comité Régional du Tourisme de la Région Bretagne.

Article 2 - Objet

Le CRT Bretagne a pour objet principal le développement, soutenable au plan écologique et social, et la promotion des activités touristiques de la région Bretagne et agit conformément aux dispositions du code du tourisme. Son action participe au développement durable de la Bretagne. Il la conduit dans le cadre des axes stratégiques en matière de **tourisme et modalités de mise en œuvre adoptés par le Conseil régional. Ses domaines d'intervention et missions sont établis par voie de convention entre le Conseil régional et lui-même.**

A ce titre, il privilégie les formes de tourisme qui sont respectueuses de la qualité de vie des résident.e.s, en particulier de celles et ceux qui habitent le territoire à l'année (accès au logement, cadre de vie), ainsi que des ressources naturelles (eau, air, sols), de la biodiversité et du climat.

Le CRT a notamment pour missions :

- la promotion et la coordination des actions de promotion touristique de la région Bretagne sur les marchés français et étrangers ;
- **la mise en œuvre d'actions relevant de la politique du tourisme de la Région (Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs).**

La responsabilité sociale et environnementale est pleinement intégrée à la stratégie du CRT Bretagne, et construite autour de 4 engagements :

- Être un employeur responsable
- Maîtriser son empreinte écologique
- S'engager pour **le territoire breton, en tenant compte du vœu adopté par le Conseil régional de Bretagne le 15 octobre 2021, par lequel ce dernier s'engage à prendre en compte la question de la réunification et des coopérations avec la Loire-Atlantique de manière transversale dans toutes ses politiques,**
- Contribuer à l'économie régionale et au tissu associatif local.

A la demande du Conseil régional, le CRT Bretagne peut également être sollicité, à titre de conseil, sur tout projet d'intervention de la Région ayant un impact sur le tourisme.

Dans le cadre de ses compétences, il peut également se voir confier, par voie de conventions dédiées, des attributions complémentaires par la Région.

Article 3 - Siège social

Le siège social du Comité régional du Tourisme de Bretagne est situé à Cesson-Sévigné, au 1C, D, rue Belle Fontaine. La modification du siège social se fait par décision du Conseil d'administration.

Article 4 - Durée

L'association est constituée pour une durée indéterminée.

TITRE 2

COMPOSITION - ADMISSION - RETRAIT

Article 5 - Composition

L'association est composée de membres répartis en deux (2) collèges :

- Les collectivités territoriales et leurs opérateurs touristiques (Collège 1) ;
- les acteurs consulaires, privés et associatifs (Collège 2).

Outre les membres de droit, est membre de l'association toute personne morale qui en formule la demande auprès de la présidence de l'association.

Collège 1 : collectivités territoriales et opérateurs publics – composé :

De membres de droit :

- Le Conseil régional de Bretagne,
- Les Conseils départementaux de Bretagne,
- Les Agences et Comités départementaux du Tourisme de Bretagne,
- Les Métropoles de Bretagne,
- **Les Communautés d'agglomération de Bretagne,**
- Les Communautés de communes de Bretagne,
- **Les Offices de tourisme des territoires d'EPCI de Bretagne (Métropoles, Communautés d'agglomération, Communautés de communes),**
- Les Communes des stations classées « Stations de tourisme » de Bretagne,
- Les Offices de tourisme des stations classées « Stations de tourisme » de Bretagne, - Les structures facilitatrices des « Destinations touristiques¹ » de Bretagne. De tous les autres adhérents, collectivités territoriales et opérateurs publics ;

Collège 2 : acteurs consulaires, privés et associatifs – composé :

De membres de droit :

- **La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bretagne,**
- **La Chambre régionale d'Agriculture de Bretagne,**
- **La Chambre régionale des métiers et de l'Artisanat de Bretagne.** De tous les autres adhérents, acteurs privés et associatifs.

Les membres de l'association ne peuvent recevoir aucune rétribution ou avantage particulier pour les fonctions qui leur sont confiées dans les organes d'administration.

Article 6 - Admission

Toute demande d'admission d'un nouveau membre est adressée par écrit, à la Présidence du CRT Bretagne. L'admission de tout nouveau membre est validée par l'Assemblée Générale Ordinaire sur proposition du Conseil d'Administration.

Article 7 - Renouvellement des membres de l'association

Le renouvellement des membres a lieu après chaque renouvellement de l'Assemblée du Conseil régional de Bretagne.

¹ Bassins de fréquentation et de consommation touristique, les Destinations touristiques de Bretagne sont des territoires de projet au sein desquels, dans une approche partenariale publique-privée, les acteurs mettent en œuvre une stratégie intégrée de développement touristique ; les structures facilitatrices animent le collectif d'acteurs et portent les actions transversales sur la Destination.

Article 8 – Perte de la qualité de membre

La qualité de membre se perd :

- par démission notifiée par lettre recommandée, adressée à la Présidence du CRT Bretagne. **La perte de la qualité de membre intervient alors à l'expiration de l'année civile en cours. Le membre qui se retire reste tenu des obligations qu'il a contractées jusqu'à leur entière exécution ;**
- par décès ;
- **par radiation prononcée par le Conseil d'Administration pour non-paiement de la cotisation ou pour motif grave.**

Article 9 – Cotisations

Le montant et les modalités de versement des éventuelles cotisations annuelles sont fixés chaque **année par l'Assemblée Générale Ordinaire, sur proposition du Bureau.**

Article 10 – Participation aux réunions et vote électronique

La participation aux réunions (Assemblée Générale Ordinaire, Assemblée Générale Extraordinaire, **Conseil d'Administration, Bureau) peut se faire en présentiel et/ou en distanciel.**

La présidence informe les autres membres de la tenue de cette délibération par voie électronique, de la date et de l'heure de son début ainsi que de la date et de l'heure à laquelle interviendra sa clôture. Cette information suit les règles applicables à la convocation des réunions.

Les membres sont précisément informés des modalités techniques leur permettant de participer à la **délibération. Le CRT Bretagne s'engage à mettre en œuvre un système de vote en ligne conforme à** la réglementation en vigueur sur le vote électronique, et notamment aux recommandations de la CNIL dans sa délibération n° 2019-053 du 25 avril 2019 portant adoption d'une recommandation relative à la sécurité des systèmes de vote par correspondance électronique, notamment via Internet. Les modalités techniques dudit système de vote seront précisées dans une note spécifique qui sera **communiquée aux membres de l'Assemblée Générale.**

TITRE 3

ASSEMBLEE GENERALE

Article 11 - Assemblée Générale Ordinaire

L'Assemblée Générale comprend tous les membres de l'association.

Article 12 - Réunion

Elle se réunit chaque année sur convocation de la présidence. Elle peut, en outre, être réunie toutes **les fois que l'intérêt de l'Association l'exige sur convocation de la Présidence, du Conseil d'Administration, ou sur demande d'un tiers des membres de l'Association.**

Elle **statue sur toutes les questions qui ne sont pas du ressort de l'Assemblée Générale Extraordinaire. Elle est présidée par la présidence de l'Association. Son secrétaire est celui du Bureau. Son ordre du jour est établi par le Bureau.**

Article 13 - Missions

L'Assemblée Générale Ordinaire a pour missions :

- de voter le montant annuel de la cotisation, sur proposition du Bureau,
- **de fixer les orientations générales des activités de l'association,**
- de statuer sur le rapport moral qui lui est présenté par la présidence assistée des membres du Conseil d'Administration, ainsi que les comptes de l'exercice précédent présentés par le a Trésorier-ère,
- **de statuer sur les demandes d'admission proposées par le Conseil d'Administration,**
- **de voter le budget de l'exercice suivant proposé par le Conseil d'Administration.**

Elle statue également sur toutes les questions portées à l'ordre du jour.

Article 14 - Vote au sein de l'Assemblée Générale Ordinaire

Chaque membre a une voix délibérative. Chaque membre peut donner pouvoir à un autre membre de son choix, issu du même collège, pour le représenter. Un membre présent ne peut être porteur de plus de deux pouvoirs. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ou représentés.

Article 15 – Assemblée Générale Extraordinaire

L'Assemblée générale extraordinaire se réunit sur convocation de la présidence après délibération de

son Conseil d'administration ou sur demande de la moitié de ses membres.

Elle statue sur la modification des statuts, sur la dissolution anticipée, sur toutes mesures de sauvegarde financière en cas de pertes importantes, sur les recours exercés contre les décisions d'exclusion de membres.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut valablement délibérer que si le tiers de ses membres est présent ou régulièrement représenté. Si ce quorum n'est pas atteint, l'Assemblée devra être convoquée de nouveau dans les huit jours, et devra être réunie au plus tard dans le mois qui suit ; elle pourra alors délibérer quel que soit le nombre des membres présents ou représentés ayant droit de vote.

Les délibérations des Assemblées Générales Extraordinaires sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés.

TITRE 4

ORGANES DE DIRECTION

Article 16 - Conseil d'Administration

L'association est administrée par un Conseil d'Administration comprenant 44 membres ainsi répartis :

Collège 1 : 22 membres

- 6 conseillers régionaux désignés par le Conseil régional,
- 1 représentant de chacun des 4 Départements, désigné par ceux-ci,
- 1 représentant de chacune des deux Métropoles, désigné par celles-ci,
- 1 représentant par territoire de Destination touristique : de groupements de collectivités (EPCI, Pays, PETER, etc.), ou de leurs opérateurs touristiques (Offices de tourisme intercommunaux) ou de structures de développement touristique (GIP, GIT, etc.).

Collège 2 : 22 membres

- 3 représentants désignés par les réseaux consulaires (1 Chambre de Commerce et d'Industrie de Bretagne, 1 Chambre régionale d'agriculture de Bretagne et 1 Chambre régionale des métiers et de l'artisanat de Bretagne),
- 19 membres désignés par les représentants de ce collège.

La parité femme-homme entre les membres du conseil d'administration sera autant que possible recherchée.

Le Conseil d'Administration se réunit au moins une fois par an, sur convocation du (de la) Président(e), qui est de droit Président(e) du Conseil d'Administration.

Tout membre du Conseil d'Administration qui, sans excuse préalable, n'aura pas assisté à trois réunions successives de l'instance dans laquelle il aura été élu, pourra être considéré comme démissionnaire.

Les membres du Conseil d'Administration sont désignés intuitu personae. Ils ne peuvent se faire représenter.

Article 17 - Missions

Le Conseil d'Administration arrête les comptes et le bilan annuel de l'association, ainsi que le budget prévisionnel. Il les soumet à l'approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire. Il propose à l'assemblée générale les principales orientations de l'association. Il contrôle l'exécution et la mise en œuvre des décisions, suit leurs résultats, surveille sur le plan financier les actions de l'association et statue sur les décisions stratégiques.

Le Conseil d'Administration étudie les demandes d'adhésion et établit les préconisations qu'il présente à l'Assemblée Générale Ordinaire.

Il peut, pour un motif grave ou à la suite du non-paiement de la cotisation, statuer sur la radiation d'un membre.

Article 18 - Vote au sein du Conseil d'Administration

Les Conseillers régionaux disposent de 3 voix délibératives chacun, les autres membres d'une voix délibérative. Chaque membre peut donner pouvoir à un autre membre de son choix, issu du même collège, pour le représenter.

Un membre présent ne peut être porteur de plus de deux pouvoirs.
Les décisions sont prises à la majorité relative des membres présents représentés. En cas de partage égal des voix, celle du (de la) Président(e) est prépondérante.

Article 19 - Bureau

Le Conseil d'Administration élit parmi ses membres, au scrutin secret, un Bureau composé de 10 membres : 5 personnes issues du Collège 1, 5 personnes issues du Collège 2, comme suit :

- 2 personnes représentant la Région
- 1 personne représentant les Départements
- 1 personne représentant les Métropoles
- 1 personne représentant les groupements de collectivités ou leurs opérateurs touristiques, ou les structures de développement touristique.

Le Bureau se compose de :

- 1 personne à la présidence,
- 1 personne à la vice-présidence,
- 1 personne secrétaire,
- 1 personne à la trésorerie,
- 6 membres.

La parité femme-homme entre les membres du bureau sera autant que possible recherchée.

Le Bureau se réunit au moins trois fois par an, ainsi que chaque fois qu'il est convoqué par la présidence ou à la demande d'un tiers de ses membres. L'ordre du jour est fixé par la Présidence. Tout membre du Bureau qui, sans excuse préalable, n'aura pas assisté à trois réunions successives de l'instance dans laquelle il-elle aura été élu-e, pourra être considéré-e comme démissionnaire.

Article 20 - Missions du Bureau

Le Bureau veille à la bonne marche de l'association. Il exécute toutes les décisions conformes à l'objet de l'association tel que le définissent les présents statuts et aux orientations votées par l'Assemblée Générale Ordinaire. Il prépare les travaux du Conseil d'Administration, émet des propositions à l'Assemblée Générale Ordinaire sur le montant annuel de la cotisation. Il approuve les conventions liant l'Association aux différents partenaires.

Article 21 - Vote au sein du Bureau

Au sein du bureau, les personnes sont élues à la vice-présidence, au secrétariat et à la trésorerie à la majorité des membres présents ou représentés. Les membres du conseil régional disposent de 3 voix **délibératives chacun, les autres membres d'une voix délibérative.** Les décisions sont prises à la **majorité des membres présents ou représentés dans les mêmes conditions que pour l'Assemblée Générale Ordinaire.** En cas de partage égal des voix, la voix du·de la Président·e est prépondérante.

Article 22 - Renouvellement des membres du Bureau et du Conseil d'Administration

Le renouvellement des membres a lieu après chaque **renouvellement de l'Assemblée** du Conseil régional de Bretagne.

TITRE 5

PRESIDENCE ET DIRECTION

Article 23 - Présidence

Le·a Président·e du Conseil régional ou son·sa représentant·e préside de droit l'association. La présidence convoque et préside les réunions du Bureau, du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale. Elle en fixe l'ordre du jour, contrôle l'exécution des budgets et ordonnance les dépenses.

La présidence garantit la visée du projet associatif devant l'Assemblée Générale des adhérents, à laquelle elle présente un rapport moral annuel. En outre, elle exécute les décisions arrêtées par l'Assemblée Générale, le Bureau et le Conseil d'Administration et représente l'association, d'une manière générale, dans tous les actes de la vie civile, ainsi que devant la justice. Elle représente l'image de l'association auprès des partenaires associatifs, institutionnels et privés.

Elle dispose de la signature sur les comptes bancaires et signe tous actes et tous contrats nécessaires à l'exécution des décisions des organes de l'association. Elle se réserve la possibilité de donner une

délégation à cet effet à la direction de l'association.

En cas de vacance, la présidence est assurée par la vice-présidence pour les actes nécessaires à la gestion courante de l'association, jusqu'à la convocation de la prochaine Assemblée Générale.

Article 24 - Direction

La direction est responsable, sous l'autorité de la Présidence et dans le cadre des pouvoirs que celle-ci lui délègue, du bon fonctionnement de l'association. Elle est gestionnaire de la structure. Ses missions sont précisées dans le contrat de travail de la personne recrutée à la direction, ainsi que dans une lettre de mission révisable annuellement. La Présidence peut lui accorder toute délégation de signature nécessaire.

La direction met en œuvre de manière opérationnelle la stratégie de l'association décidée par le Conseil d'Administration et coordonne l'action des salariés. Elle est responsable devant les administrateurs des ressources mises à sa disposition en vue d'atteindre les objectifs qui lui ont été fixés.

Elle se voit confier la mission d'embaucher le personnel et de signer les contrats de travail selon les clauses prévues dans les délégations de signatures.

La direction dresse les bilans et comptes de résultat et élabore le budget prévisionnel. Elle présente un rapport d'activité annuel. Elle assiste aux réunions de Bureau, de Conseil d'Administration et aux Assemblées Générales. Elle participe à l'élaboration des ordres du jour.

TITRE 6

RESSOURCES ET DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 25 - Ressources

Les ressources de l'association sont constituées :

- des subventions du Conseil régional de Bretagne,
- du montant des cotisations de ses membres,
- de la vente de produits, de services ou de prestations fournies par l'association,
- de subventions complémentaires éventuelles versées par l'Union européenne, l'État et /ou les collectivités territoriales,
- de toutes les ressources autorisées par les textes législatifs et réglementaires et conformes aux buts de l'association,
- de dons manuels.

Article 26 - Comptabilité et gestion

Il est tenu une comptabilité pour l'enregistrement de toutes les opérations financières, selon les dispositions du plan comptable. Conformément aux textes en vigueur, un bilan et un compte de résultat sont en outre établis annuellement. L'exercice comptable commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre de chaque année. Un.e commissaire aux comptes dûment agréé.e vérifie l'exactitude, la régularité et la sincérité des comptes. Il/Elle présente à l'Assemblée Générale Ordinaire de l'association un rapport annuel sur les opérations comptables.

TITRE 7

REGLEMENT INTERIEUR – MODIFICATION DES STATUTS - DISSOLUTION

Article 27 - Règlement intérieur

Un règlement intérieur peut être établi par le Conseil d'Administration et approuvé par l'Assemblée Générale.

Article 28 - Modification des statuts

La modification des statuts est ratifiée par l'Assemblée Générale Extraordinaire, à la suite du projet de modification émanant :

- du Conseil régional,
- du Conseil d'Administration, du Bureau du CRT après ratification préalable du Conseil régional.

Article 29 - Dissolution

La dissolution de l'association peut être décidée dans les mêmes conditions que la modification des statuts. En cas de liquidation, un ou plusieurs liquidateurs sont nommés. L'actif, s'il y a lieu, est dévolu, conformément à l'article 9 de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association et aux

Envoyé en préfecture le 14/10/2022
Reçu en préfecture le 14/10/2022
Affiché le _____
ID : 035-233500016-20221013-22_DTP_01-DE

dispositions de son décret d'application du 16 août 1901, aux organismes ayant concouru à son financement, en fonction de leur participation au cours des trois derniers exercices.

Les présents statuts ont été approuvés par l'assemblée constitutive du 19 février 2018 et modifiés en date du _____.

Fait à Rennes,
La Présidence,

SESSION DU 13 et 14 Octobre 2022

Vœu du Conseil régional de Bretagne

**POUR LA RECONNAISSANCE DE LA PROPULSION VELIQUE
COMME ENERGIE RENEUVELABLE**

L'Union européenne a fixé une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030, la plus ambitieuse au monde. Afin d'atteindre cette cible, une révision de la directive « énergies renouvelables » est actuellement en débat au Parlement et au Conseil européens.

La directive révisée comportera notamment des objectifs de réduction des émissions pour le transport maritime. De manière surprenante, la propulsion vélique n'apparaît pas comme une source d'énergie renouvelable capable de contribuer à la décarbonation du secteur. Si le projet de directive reste inchangé, la propulsion vélique ne serait donc pas prise en compte dans les efforts de réduction des émissions dans le transport maritime, ce qui ralentirait l'indispensable transition énergétique du secteur. Cela enverrait de plus un signal très négatif à la filière émergente du transport à la voile, pourtant très prometteuse en Bretagne.

Un amendement visant à reconnaître la propulsion vélique comme énergie renouvelable a été introduit par le Député européen breton Pierre Karleskind. Voté en commission, l'amendement a malheureusement été rejeté lors du vote en plénière. Le sujet arrive désormais sur la table du Conseil.

Une autre opportunité pour reconnaître la propulsion vélique comme énergie renouvelable va s'ouvrir par l'examen de la proposition de règlement sur le carburant maritime « Fuel EU Maritime ».

Le Conseil régional de Bretagne, réuni en session plénière le 14 octobre 2022 :

- **Affirme son soutien à la filière de propulsion vélique en Bretagne, capable d'apporter une contribution majeure à l'indispensable décarbonation du transport maritime.**
- **Demande la reconnaissance par les institutions européennes de la propulsion vélique comme énergie renouvelable**
- **Demande au Gouvernement français de défendre cette position lors des débats au Conseil**

Vœu adopté à la majorité

(Le groupe Rassemblement national vote contre)

Session des 13 et 14 octobre 2022

Vœu du Conseil régional de Bretagne

« Les quartiers politique de la ville des communes moyennes bretonnes : les conserver dans la géographie prioritaire pour y maintenir, développer des projets et ne pas décrocher »

Dans de nombreux territoires en Bretagne la pauvreté augmente. Que ce soit en ville, dans le périurbain, plus précisément *dans* les quartiers prioritaires (où les familles monoparentales et les jeunes Bretonnes et Bretons sont sur-représenté-e-s et où le taux de pauvreté atteint et dépasse souvent les 50%), mais aussi à la campagne.

Aujourd'hui, dans nos départements bretons, il existe 32 quartiers dits « politique de la ville » où vivent les ménages aux revenus parmi les plus bas de Bretagne. Cette classification de quartier est issue de la loi de programmation pour la ville et de la cohésion sociale du 21 février 2014 qui est en cours d'actualisation (ce qui pourrait introduire un seuil de population dans la cartographie) pour 2023-2024 par le gouvernement.

Cette géographie spécifique permet de mobiliser des financements pour la mise en place de projets favorisant les transitions écologique, énergétique et solidaire, accompagnant les projets locaux au service des habitant-e-s dans un enjeu de proximité avec les usager-e-s et les acteurs-trices locaux-ales des quartiers.

Ces quartiers se trouvent dans nos métropoles de Brest et Rennes, mais pas seulement, et c'est bien cela qu'il s'agit de défendre dans ce vœu.

Un tiers de ces quartiers prioritaires se trouve dans nos villes moyennes qui sont importantes pour le maillage local en Bretagne et participent à l'équilibre de nos territoires entre les métropoles et les milieux ruraux. Il s'agit, par exemple, des quartiers de Bellevue à Redon, les 3 K à Hennebont, Point du jour à Saint Briec, Iroise à Ploufragan, Ar Santé et les Fontaines à Lannion...

Concrètement, dans ces quartiers, sont soutenus des projets comme la création de la Maison des possibles à Concarneau en faveur de la préservation de la biodiversité et de l'économie circulaire à Kerandon, un quartier de 1096 habitant-e-s¹ ! C'est aussi transformer un ancien séchoir en jardins aromatiques et fruitiers à Ker Uhel à Lannion où vivent 995 habitant-e-s,²

Le sujet de ce vœu est de mener des combats communs pour y maintenir et développer des projets et conserver notre équilibre, notre équité territoriale sans opposer les quartiers populaires des métropoles et ceux de villes moyennes.

Pourquoi ces quartiers d'environ 1000 habitant-e-s peuvent-ils être fragilisés avec de nouveaux critères nationaux dans le cadre de la refonte de la politique de la ville ?

Et bien parce que le nombre d'habitant-e-s de ces quartiers avoisine la barre des 1000, selon les estimations INSEE, qui se basent sur des échantillonnages de population, de recensements partiels. Et c'est bien le diable qui se cache dans les détails. Car si l'on suit ces raisonnements mathématiques, le quartier d'Iroise à Ploufragan ou celui de Point du jour à Saint Briec pourraient ne plus être inscrits dans les politiques de la ville et se voir priver de financements du fait de cette barre fatidique.

Pourtant, ces quartiers concentrent toujours les revenus médians inférieurs à la médiane bretonne, et dans certains cas, on observe même une baisse du revenu des ménages entre 2012 et 2019.

Aujourd'hui, ces habitant-e-s, ces communes, ces quartiers, ces associations qui sont proportionnellement moins riches seraient pénalisé-e-s, sous couvert d'un plancher arbitraire de 1000 habitant-e-s qui ne prend pas en compte la spécificité de ces quartiers où sont surreprésentées nos générations futures bretonnes.

¹Estimation INSEE 2018

²Ibid.

C'est pourquoi, pour prémunir les territoires, les villes moyennes et la politique de la ville qui s'annonce plus restrictive, le Conseil régional de Bretagne :

- demande à ce que le ministre chargé de la Ville et du Logement étudie la possibilité que les quartiers prioritaires des villes moyennes ne soient pas pénalisés dans la réflexion en cours sur les critères d'éligibilité aux financements « politique de la ville ».

Adopté à la majorité

(Les groupes Hissons haut la Bretagne et Nous la Bretagne s'abstiennent,
le groupe Rassemblement National vote contre)

SESSION DU 13 et 14 Octobre 2022

Vœu du Conseil régional de Bretagne

POUR L'UTILISATION DES EAUX TRAITÉES DANS LES INDUSTRIES AGRO-INDUSTRIELLES CONFORMEMENT AU DROIT EUROPEEN

L'été 2022 a été, en Bretagne et en France, exceptionnel par l'ampleur des événements climatiques et l'importance de la sécheresse. Cette saison a esquissé les contours des défis que nous aurons à affronter à l'avenir. Déjà, les tensions sur la ressource en eau sont importantes et le risque de rupture ou de suspension de l'approvisionnement existe.

La filière des industries agroalimentaires a, dans ce contexte, un rôle à jouer. Particulièrement présente en Bretagne, elle est, par les volumes d'alimentation qu'elle contribue à transformer, particulièrement consommatrice en eau. Les acteurs de la filière en sont conscients.

Ils déploient déjà des plans d'actions hydro-économiques ambitieux (réorganisation de la production, investissement dans de nouveaux matériels, adaptation de la pression...). Dans le Morbihan, une trentaine d'entreprises de l'agroalimentaire ont ainsi expérimentés un dispositif d'économie d'eau appelé « ECOD'O », avec le soutien de la CCI et de la Région Bretagne, qui a permis des économies supérieures à ce qui avait été anticipé : de près de 10%. Ce dispositif a vocation à être régionalisé.

Il faut cependant aller plus loin pour sécuriser l'approvisionnement de tous sans rompre la chaîne agroalimentaire bretonne. Les industriels souhaitent ainsi pouvoir expérimenter puis généraliser l'utilisation des eaux non conventionnelles dans le processus industriel (la « re-Use ») : eaux issues de matières premières (essentiellement du lait) ou eaux traitées par les stations d'épuration des usines agroalimentaires.

Ce circuit d'économie circulaire, de la potabilisation en interne et du réusage, pourrait permettre d'économiser près de 2,5 millions de m³ par an en Bretagne, soit la consommation annuelle de la population de la ville de Lorient. Les réductions de prélèvements pourraient aller, selon les sites industriels de 18 à 75%.

Aujourd'hui, la réglementation européenne le permet (directive UE 2020/2184) mais pas la réglementation française. Cette possibilité avait été annoncée dans le cadre du « Varenne de l'eau », en février 2022, mais les décrets tardent à être publiés. Les industriels bretons sont pourtant nombreux à demander l'ouverture de cette possibilité.

C'est pourquoi, les élus du Conseil régional, attachés au *bien manger pour tous* et convaincus de la nécessité de l'adaptation de l'outil industriel breton à la raréfaction des ressources demandent au Gouvernement de prendre les décrets nécessaires à l'utilisation des eaux traitées dans les industries agro-alimentaire conformément au droit européen.

Adopté à la majorité

(Les groupes Rassemblement National, Ecologistes de Bretagne, et Breizh a gleiz s'abstiennent)

SESSION DU 13 et 14 octobre 2022

Vœu du Conseil régional de Bretagne

« Pour une réelle décentralisation des médias audiovisuels »

A la demande du Président de la République, le gouvernement a déposé un projet de loi mettant fin à la redevance audiovisuelle. Le gouvernement a prévu de remplacer la redevance audiovisuelle par une fraction du produit de la TVA. La solidité de ce modèle économique est interrogée puisqu'il sera soumis à l'approbation de la loi de finances chaque année.

Parallèlement, en juillet dernier, la présidente de France Télévisions, Delphine Ernotte, a annoncé la suppression des tranches nationales du 12/13h et du 19/20h sur France 3 pour les remplacer par des programmes régionaux à partir de septembre 2023 et a prôné un virage vers une « information de proximité », l'objectif étant de distinguer les offres de France 2 et France 3.

Alors que l'on pourrait se réjouir d'une perspective de (re)localisation de l'information sur le service public de l'audiovisuel, les craintes sont fortes que ce projet de France Télévisions ne soit, comme l'expriment les syndicats et notamment le Syndicat national des journalistes, qu'un « virage lowcost ».

Par ailleurs, le « prisme local » ne saurait se matérialiser par une simple déconcentration des rédactions. La Bretagne compte sur son territoire des journalistes compétent-e-s qu'il conviendra d'associer étroitement à la réalisation de ces programmes.

Faute d'un service public régional, le privé a tant bien que mal assuré une offre, avec de faibles moyens. Il convient donc également d'avoir un œil attentif sur leur devenir. La chaîne Tébésud, faute de soutien des collectivités locales, pourrait par exemple cesser d'émettre. Or, d'autres chaînes privées, non bretonnes, sont à l'affût pour récupérer le créneau.

Aussi, la Région Bretagne demande l'ouverture d'un processus de négociation avec France Télévisions et l'ensemble des acteurs du paysage audiovisuel régional, pour convertir cette réforme subie localement en opportunité de véritable refonte de l'offre régionale de programmes, en intégrant une réflexion sur la création d'une véritable chaîne régionale.

Cette offre régionale, susceptible d'investir tous les canaux disponibles, devra être plus complémentaire, plus lisible, plus accessible, enrichie de contenus en breton et en gallo, en prise avec les attentes des habitants.

Le contrat d'objectifs et de moyens (COM) passé avec les télévisions de Bretagne constitue un cadre adapté au pilotage global d'une telle offre.

Adopté à la majorité

(Le groupe Nous la Bretagne s'abstient, le groupe Rassemblement National vote contre)

**Arrêté fixant la désignation des représentant-e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de la Région Bretagne et désignant Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER Président du CHSCT
N° 2022-19/INSTANCES**

Le Président du Conseil régional de Bretagne,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.4221-1 ;

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée, portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°85-565 du 30 mai 1985 modifié, relatif aux comités techniques des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ;

Vu le décret n°85-603 du 10 juin 1985 modifié, relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale ;

Vu la délibération n°18_09011_07 de la Commission permanente du Conseil régional de Bretagne du 24 septembre 2018 instituant les instances de la Région Bretagne.

Vu la délibération n°21_DAJCP_SA_02 du 2 juillet 2021, portant élection du Président du Conseil régional de Bretagne ;

Vu l'arrêté n°2022-13 du 9 août 2022 du Président du Conseil régional fixant la désignation des représentant-e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de la Région Bretagne et désignant Monsieur Stéphane PERRIN Président du CHSCT ;

Arrête

Article 1 :

L'arrêté n°2022-13 du 9 août 2022 du Président du Conseil régional fixant la désignation des représentant-e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de la Région Bretagne et désignant Monsieur Stéphane PERRIN Président du CHSCT, est abrogé.

Article 2 : Présidence du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT)

Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER, Vice-Président Finances, ressources humaines, moyens généraux, Europe et international, est désigné pour siéger et présider le CHSCT.

En cas d'empêchement de M. Stéphane PERRIN-SARZIER, la présidence du CHSCT sera confiée au-à la premier-ère représentant-e de la collectivité présent-e, dans l'ordre de cette liste :

1. Isabelle PELLERIN,
2. Arnaud TOUDIC,
3. Régine ROUÉ.

Article 3 : Secrétariat du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT)

Le-la secrétaire du CHSCT est désigné-e par les représentant-e-s du personnel en leur sein. Lors de la désignation du-de la secrétaire, est également fixée la durée de son mandat. Ces fonctions peuvent être remplies par un-e suppléant-e en cas d'absence du-de la titulaire.

Le-secrétaire du CHSCT désigné par les représentant-e-s du personnel pour l'année 2022 est M. Erwan PERROT, représentant SUD.

En cas d'absence du-de la secrétaire du CHSCT, ces fonctions peuvent être remplies par son-sa suppléant-e, voire par un-e représentant-e du personnel d'une autre organisation syndicale.

Article 4 : Composition du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT)

La composition du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) est fixée comme suit :

10 représentant-e-s titulaires de la collectivité + 10 suppléant-e-s

Représentant-e-s titulaires de la collectivité		
1	Stéphane PERRIN-SARZIER	Vice-Président du Conseil régional, Président du CHSCT
2	Isabelle PELLERIN	Vice-Présidente du Conseil régional
3	Arnaud TOUDIC	Conseiller régional
4	Régine ROUÉ	Conseillère régionale
5	Olivier LE BRAS	Conseiller régional
6	Loranne BAILLY	Directrice générale des services
7	Gildas LEBRET	Directeur général adjoint Ressources
8	Justine FARCY	Directrice des ressources humaines
9	David MOY	Directeur des voies navigables
10	Marie-Christine RENARD	Directrice de l'immobilier et de la logistique

Représentant·e-s suppléant·e-s de la collectivité		
1	Ronan SCOUARNEC	Adjoint au Directeur général adjoint Ressources, Directeur des opérations
2	Marjorie FLEISZBEIN	Cheffe du service immobilier des moyens généraux
3	François COUTEUX	Chef du service fonctionnel de la direction des ressources humaines
4	Laëtitia HAMON	Adjointe au Directeur de l'éducation et des langues de Bretagne, Cheffe du service d'accompagnement des établissements d'enseignement
5	Stéphane LEBLANC	Directeur de l'espace territorial Armor
6	Sandrine TOUCHAIS	Cheffe du service fonctionnel des transports
7	Patrick GEFFROY	Directeur de projets transverses
8	Alexandra GAULLIER-KRISTOF	Responsable de la cellule d'analyse et de traitement des situations signalées
9	Tristan MIGNÉ	Chef du service de l'expertise technique, de l'énergie et de la programmation
10	Laure REVERDY	Adjointe à la Directrice des ressources humaines, Cheffe du service des conditions et de l'environnement de travail

Les membres suppléant·e-s seront désigné·e-s pour remplacer un·e membre titulaire par convocation de la Présidente du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou de son·sa secrétaire. Il est tenu compte de la représentation paritaire homme/femme des représentant·e-s de la collectivité lors de la désignation des membres.

10 représentant·e-s titulaires du personnel + 10 suppléant·e-s

Représentant·e-s du personnel					
Titulaires			Suppléant·e-s		
1	Françoise KERMAREC	CFDT	1	Sylvie POULAIN	CFDT
2	Juliette CRISTESCU	CFDT	2	Arnaud LAMART	CFDT
3	Nadia HOURMAND	CFDT	3	Michel SALLIN	CFDT
4	Serge COLLETTE	CFDT	4	Sylvain BLONDEAU	CFDT
5	Stéphane GUILLAUME	CGT	5	Laëtitia HORVAIS	CGT
6	Hélène TABUTEAU-LONGO	CGT	6	Philippe QUEMENER	CGT
7	Jocelyne LE MAGUER	FO	7	Serge HOUEDE	FO
8	Erwan PERROT	SUD	8	Sylvain RAVALET	SUD
9	Véronique HORN	UNSA	9	Aurélie LHOSTIS	UNSA
10	Henri WEBER	FSU	10	Jean-Marc LE HUEC	FSU

En l'absence d'un-e représentant-e titulaire du personnel, l'organisation syndicale concernée sera représentée par un-e représentant-e suppléant-e, informé-e de l'absence du-de la représentant-e titulaire par ce-tte dernier-ère.

Membres de droit		
1	Chantal LECUÉ	Médecin coordinatrice de prévention, Cheffe du service médecine professionnelle et préventive
2	Stéphane JAN	Conseiller hygiène et sécurité
3	Amaury TOUTAIN	Technicien de prévention
4	Grégory FONTENEAU	Ergonome
5	Alain GROLEAU	Technicien sécurité sureté, Assistant de prévention des Services
6	Isabelle ALLANO	Responsable qualité environnement sécurité, Assistante de prévention des voies navigables
7	Philippe STEPHAN	Référent Prévention EMATs, Assistant de prévention des EMATs
8	Magali BOLLORÉ	Infirmière en santé en travail Département 29
9	Françoise BUCHET	Infirmière en santé en travail Département 56
10	Samuel MARTIN	Infirmière en santé en travail Département 22
11	Florence NOËL	Infirmière en santé en travail Département 35

Article 5 : Discretion professionnelle

Les membres des instances de la Région sont tenu-e-s au respect de l'obligation de discrétion professionnelle.

Article 6 :

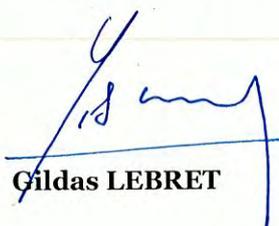
Cet arrêté prend effet à la date de signature.

Article 7 :

La Directrice générale des services est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne, porté à la connaissance des organisations syndicales ayant présenté des listes lors des élections des représentant-e-s du personnel du 6 décembre 2018 et notifié à tous les membres titulaires et suppléant-e-s de l'instance concernée.

A Rennes, le 26/10/2022

**Pour le Président et par délégation,
Le Directeur général adjoint Ressources,**



Gildas LEBRET

**Arrêté fixant la désignation des
représentant·e-s de la collectivité
et du personnel au sein du
Comité technique (CT) de la
Région Bretagne et désignant
Monsieur Stéphane PERRIN-
SARZIER Président du CT
N° 2022-20/INSTANCES**

Le Président du Conseil régional de Bretagne,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.4221-1 ;

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée, portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°85-565 du 30 mai 1985 modifié, relatif aux comités techniques des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ;

Vu la délibération n°18_09011_07 de la Commission permanente du Conseil régional de Bretagne du 24 septembre 2018 instituant les instances de la Région Bretagne.

Vu la délibération n°21_DAJCP_SA_02 du 2 juillet 2021, portant élection du Président du Conseil régional de Bretagne ;

Vu l'arrêté n°2022-14 du 09 août 2022 du Président du Conseil régional fixant la désignation des représentant·e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité technique (CT) de la Région Bretagne, et désignant Monsieur Stéphane PERRIN Président du Comité technique ;

Arrête

Article 1 :

L'arrêté n°2022-14 du 9 août 2022 du Président du Conseil régional fixant la désignation des représentant·e-s de la collectivité et du personnel au sein du Comité technique (CT) de la Région Bretagne, et désignant Monsieur Stéphane PERRIN Président du Comité technique, est abrogé.

Article 2 : Présidence du Comité technique (CT)

Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER, Vice-Président Finances, ressources humaines, moyens généraux, Europe et international, est désigné pour siéger et présider le Comité technique.

En cas d'empêchement de M. Stéphane PERRIN-SARZIER, la présidence du Comité technique sera confiée au·à la premier·ère représentant·e de la collectivité présent·e, dans l'ordre de cette liste :

1. Isabelle PELLERIN,
2. Arnaud TOUDIC,
3. Régine ROUÉ.

Article 3 : Secrétariat du Comité technique (CT)

Monsieur Gildas LEBRET, Directeur général adjoint Ressources, est désigné pour assister le Président du Comité technique et est nommé en qualité de secrétaire, représentant de la collectivité, auprès du Comité technique (CT).

En cas d'empêchement de M. Gildas LEBRET, le secrétariat du Comité technique (CT) sera confié à la première représentante de la collectivité présente, dans l'ordre de cette liste :

1. Justine FARCY, Directrice des ressources humaines
2. Laure REVERDY, Cheffe du service des conditions et de l'environnement de travail
3. Chrystelle HENRY, Cheffe du service rémunérations et statut.

Article 4 : Composition du Comité technique (CT)

La composition du Comité technique (CT) est fixée comme suit :

15 représentant·e·s titulaires de la collectivité + 15 suppléant·e·s

Représentant·e·s titulaires de la collectivité		
1	Stéphane PERRIN-SARZIER	Vice-Président du Conseil régional, Président du Comité technique
2	Isabelle PELLERIN	Vice-Présidente du Conseil régional
3	Arnaud TOUDIC	Conseiller régional
4	Régine ROUÉ	Conseillère régionale
5	Olivier LE BRAS	Conseiller régional
6	Gaëlle LE STRADIC	Conseillère régionale
7	Loranne BAILLY	Directrice générale des services
8	Gildas LEBRET	Directeur général adjoint Ressources
9	Justine FARCY	Directrice des ressources humaines
10	Ronan SCOUARNEC	Adjoint au Directeur général adjoint Ressources, Directeur des opérations
11	Marie LECUIT-PROUST	Directrice générale adjointe Mer, Canaux, Mobilités
12	François GRALL	Directeur de l'éducation et des langues de Bretagne
13	Marie-Christine RENARD	Directrice de l'immobilier
14	Laëtitia HAMON	Adjointe au Directeur de l'éducation et des langues de Bretagne, Cheffe du service d'accompagnement des établissements d'enseignement
15	François PAPE	Directeur délégué à l'apprentissage et aux formations sanitaires et sociales, adjoint au Directeur de l'emploi et de la formation tout au long de la vie

Représentant-e-s suppléant-e-s de la collectivité		
1	David MOY	Directeur des voies navigables
2	Sandrine TOUCHAIS	Cheffe du service fonctionnel des transports
3	Monique TREMORIN	Cheffe du service du recrutement et de la mobilité
4	François COUTEUX	Chef du service fonctionnel de la direction des ressources humaines
5	Gwenaëlle QUINTIN	Cheffe du service audit interne
6	Fabrice GIRARD	Directeur des transports et des mobilités
7	Chrystelle HENRY	Cheffe du service rémunération et statut
8	Stéphane LEBLANC	Directeur de l'espace territorial Armor
9	Fanny MAUDET	Adjointe à la cheffe du service des conditions et de l'environnement de travail
10	Fabrice GOURMELON	Directeur de l'espace territorial Rennes Saint-Malo Redon
11	Géraldine GUÉGAN	Cheffe du pôle recrutement pour les lycées
12	Patrick GEFFROY	Directeur de projets transverses, responsable de la cellule de coordination et de pilotage des activités
13	Alexandra GAULLIER-KRISTOF	Responsable de la cellule d'analyse et de traitement des situations signalées
14	David LAVIEC	Chef du service comptabilité
15	Laure REVERDY	Adjointe à la Directrice des ressources humaines, Cheffe du service des conditions et de l'environnement de travail

Les membres suppléant-e-s seront désigné-e-s pour remplacer un membre titulaire par convocation du Président du Comité technique ou du-de la secrétaire. Il est tenu compte de la représentation paritaire homme/femme des représentant-e-s de la collectivité lors de la désignation des membres.

15 représentant·e-s titulaires du personnel + 15 suppléant·e-s					
Représentant·e-s du personnel			Suppléant·e-s		
Titulaires			Suppléant·e-s		
1	Nadia HOURMAND	CFDT	1	Sylviane PERAN	CFDT
2	Gildas DURAND	CFDT	2	Arnaud LAMART	CFDT
3	Françoise KERMAREC	CFDT	3	Régine HILLION-RETIF	CFDT
4	Serge COLLETTE	CFDT	4	Juliette CRISTESCU	CFDT
5	Emmanuelle LE GUEN	CFDT	5	Brieg SALIOU	CFDT
6	Pierrick BRIHAYE	CFDT	6	Carole QUONIAM	CFDT
7	Gaëlle CUERQ	CGT	7	Franck NAGAD	CGT
8	Stéphane GUILLAUME	CGT	8	Eliane POTREL	CGT
9	Laëtitia HORVAIS	CGT	9	Hélène TABUTEAU-LONGO	CGT
10	Jocelyne LE MAGUER	FO	10	Daniellé TARDIVEL	FO
11	Yannick FAGON	FO	11	Hervé LACOCHE	FO
12	Carol FERRE	FO	12	David HILAIRE	FO
13	Erwan PERROT	SUD	13	Sylvain RAVALET	SUD
14	Véronique HORN	UNSA	14	Benoît ROMMELAERE	UNSA
15	Henri WEBER	FSU	15	Valérie WALBRECQ	FSU

En l'absence d'un·e représentant·e titulaire du personnel, l'organisation syndicale concernée sera représentée par un·e représentant·e suppléant·e, informé·e de l'absence du·de la représentant·e titulaire par ce·tte dernier·ère.

Article 5 : Discretion professionnelle

Les membres des instances de la Région sont tenu·e-s au respect de l'obligation de discrétion professionnelle.

Article 6 :

Cet arrêté prend effet à la date de signature.

Article 7 :

La Directrice générale des services est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne, porté à la connaissance des organisations syndicales ayant présenté des listes lors des élections du 6 décembre 2018 et notifié à tous les membres titulaires et suppléant·e-s de l'instance concernée.

A Rennes, le 26/10/2022

Pour le Président et par délégation,
Le Directeur général adjoint Ressources,


Gildas LEBRET

REGION BRETAGNE
283 avenue du Général Patton
CS 21101
35711 RENNES CEDEX 7
Direction des Ports
Antenne Portuaire de Brest

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 4132-22;
- Vu le Code des Transports et notamment ses articles L 5314-12 et R 5314-21 à R 5314-27 ;
- Vu l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et à la convention qui s'y rapporte en date du 29 décembre 2006, transférant à la Région Bretagne la compétence de gestion du port de Brest ;
- Vu la délibération n°07-0531/17 du Conseil régional des 5 et 6 juillet 2007 relative à la gouvernance des ports ;
- Vu la délibération n°07-0531/16 du Conseil régional des 13 et 14 décembre 2007 relative à la modification des conseils portuaires ;
- Vu la délibération n°10-0531/15 du Conseil régional des 21 et 22 octobre 2010 relative à la modification des conseils portuaires ;
- Vu la délibération n° 21_DAJCP_SA_09 du Conseil Régional du 21 juillet 2021 relative à la désignation des conseillers régionaux au sein des organismes extérieurs ;
- Vu l'arrêté de désignation des membres du conseil portuaire de Brest en date du 25 octobre 2018 ;
- Vu l'arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Brest en date du 07 juillet 2022 ;

ARRETE

ARTICLE 1 :

L'arrêté de composition des membres du conseil portuaire de Brest est modifié.

ARTICLE 2 :

La composition du conseil portuaire du port de Brest est arrêtée comme suit :

1 – En qualité de Président :

- Michaël QUERNEZ, Vice-Président
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7

2 – En qualité de membres du Conseil régional représentant le secteur maritime, le développement économique, l'environnement et le territoire.

- Laurence FORTIN, titulaire
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- Émilie KUCHEL, titulaire
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- Stéphane ROUDAUT, titulaire
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- *M. Mme X Conseiller, Conseillère régionale, titulaire*
Selon une délibération portant nomination d'un membre de la session du Conseil régional à intervenir.
- Olivier LE BRAS, suppléant
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- Agnès LE BRUN, suppléante
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- Denis PALLUEL, suppléant
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
- Fortuné PELLICANO, suppléant
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7

3 - En qualité de membres du Conseil départemental :

- Véronique BOURBIGOT, titulaire
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU FINISTÈRE, 32 boulevard Duplex – 29196 Quimper cedex
- Emmanuelle TOURNIER, titulaire
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU FINISTÈRE, 32 boulevard Duplex – 29196 Quimper cedex
- Pierre OGOR, suppléant
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU FINISTÈRE, 32 boulevard Duplex – 29196 Quimper cedex
- Jean-Marc PUCHOIS, suppléant
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU FINISTÈRE, 32 boulevard Duplex – 29196 Quimper cedex

4 - En qualité de membres désignés par le concessionnaire :

a. Réparation Navale :

- Christophe CHABERT, titulaire
SPBB, 1 place du 19^{ème} R.I – 29200 Brest

b. Commerce :

- Guy BERROU, titulaire
SPBB, boulevard Isidore Marfille – 29200 Brest

c. Pêche :

- Patrick BRUC, titulaire
CCIMBO, 1 place du 19^{ème} R.I. – 29200 Brest

d. SICA SILO :

- Philippe LAVERGNE, titulaire
SICA SILO, boulevard Isidore Marfille – 29200 Brest

5 – En qualité de représentants de la section permanente de l'activité de plaisance

- Michel GOURTAY, titulaire
PORT DU CHÂTEAU, 24 rue de Coat Ar Guéven – 29200 Brest
- Christiane MIGOT, suppléante
PORT DU CHÂTEAU, 24 rue de Coat Ar Guéven – 29200 Brest

6 – En qualité de représentants du syndicat mixte

Sans objet

7 – En qualité de représentants de l'instance compétente en matière d'urbanisme :

- Yohann NEDELEC, titulaire
Pôle Métropolitain du Pays de Brest, 9 rue Duquesne – 29200 Brest
- François CUILLANDRE, suppléant
Pôle Métropolitain du Pays de Brest, 9 rue Duquesne – 29200 Brest

8 – En qualité de membres désignés en son sein par le conseil municipal de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port :

- Gaëlle MORVAN, titulaire
Hôtel de Ville de Brest, 1 rue Frézier – 29200 Brest

- Eric GUELLEC, suppléant
Hôtel de Ville de Brest, 1 rue Frézier – 29200 Brest

9 – En qualité de membres représentant les personnels suivants concernés par la gestion du port :

a. Membres du personnel régional appartenant aux services chargés des ports :

- Denis HERRY, titulaire
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Yann LEOST, titulaire
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Guillaume MOREL, suppléant
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Jérémy LEROUX, suppléant
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2

b. Membres du personnel de chacun des concessionnaires :

- Jérôme BEBY, titulaire
SPBB, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Yanick CRETON, titulaire
SPBB, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Sébastien LEON, titulaire
SPBB, 1 avenue de Kiel - 29200 Brest
- Jean-Christophe HATTENVILLE, suppléant
SPBB, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Lénéaïck LE GALL, suppléante
SPBB, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Grégory ROULPH, suppléant,
SPBB, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Ronan FLOCH, titulaire
SOCIÉTÉ DE LA CRIÉE DE BREST, Port de commerce, 3^{ème} éperon – 29200 Brest
- Marie MORGANT, suppléante
SOCIÉTÉ DE LA CRIÉE BREST, Port de commerce, 3^{ème} éperon – 29200 Brest

c. Membre représentant les ouvriers dockers du port :

- Yoann IGUER, titulaire
SYNDICAT DES DOCKERS, BP 81305 – 29213 Brest cedex 1
- Bruno BARBOSA, suppléant
SYNDICAT DES DOCKERS, BP 81305 – 29213 Brest cedex 1

10 – En qualité de membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers suivants :

a. Membres désignés par le président du Conseil régional :

- Christian BUCHER, titulaire
AE2D, 10 rue Hegel – 29200 Brest
- Erwan GUYOT, titulaire
GUYOT ENVIRONNEMENT, 190 rue Monjaret de Kerjégu – 29200 Brest
- Camille JAFFRÈS, titulaire
HUMANN & TACONET, 554 rue Jurien de la Gravière – 29200 Brest

- Eric LE SAUX, titulaire
REMORQUAGE « La Boluda », 40 quai de la Douane – 29200 Brest
- Bruno PIVAIN, titulaire
NAVTIS, 52 boulevard Isidore Marfile – 29200 Brest
- David ROULLEAUX, titulaire
PENN AR BED, 1^{er} éperon du port de commerce – 29200 Brest
- Laurent FEREC, suppléant
COMPAGNIE DE LA RADE, 1^{er} éperon du port de commerce – 29200 Brest
- Christophe FRANCOISE, suppléant
SOBEC, 170 rue de l'Elorn – 29200 Brest
- Jean-Paul HELLEQUIN, suppléant
MOR GLAZ, 85 rue Jean-Philippe Rameau – 29800 Landerneau
- Fabrice ROLLAND, suppléant
BLUE WATER SHIPPING, 18 quai Malbert – 29200 Brest
- Jean-Philippe QUERE, suppléant
EUREDEN AGRICULTURE, 1610 Rue Henri Laborit – 29470 Lopereth
- Gilles TREANTON, suppléant
LAMANAGE, Terre-plein 5^{ème} Est – 29200 Brest

b. Membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie :

- Tanguy DE KERROS, titulaire
PILOTAGE, 3 rue Aldéric Lecomte – 29200 Brest
- Nicolas HERNANDEZ, titulaire
SYNUTRA, Z.A. de Kergorvo – 29270 Carhaix Plouguer
- Antoine KUHN, titulaire
U.A.T., 40 rue Victor Fenoux – 29200 Brest
- Patrick RENAUVOT, titulaire
DAMEN SHIPREPAIR, rue Emile de Carcaradec – 29200 Brest
- Yvon PENNORS, titulaire
BUNGE France, rue de Yokosuka – 29200 Brest
- Yannick BLEUZEN, suppléant
IMPORGAL, rue Monjaret de Kerjégu – 29200 Brest
- Jean-René CADALEN, suppléant
BREST MAREE, 1^{er} éperon du port de commerce – 29200 Brest
- Laurent CAUDAL, suppléant
UMBR, 1 rue de Bassam – 29200 Brest
- Jérôme CUSSONNEAU, suppléant
STOCKBREST, rue Alain Colas – 29200 Brest
- Xavier TELLIER, suppléant
COBRENA, 1610 rue Henri Laborit – 29470 Loperhet

c. Membres désignés par le comité départemental des pêches et des élevages marins :

- Marc LARS, titulaire
- Yvon TROADEC, titulaire
- Hoël CAROF, suppléant
- Jérôme MAHO, suppléant

d. Membres représentant les usagers des sites concédés dédiés à la plaisance et représentant les zones de mouillages groupés

- Jean-Pierre GOURIO, titulaire
PORT DU CHÂTEAU, Marina quai de l'Amirauté – 29200 Brest
- Hervé CEAU, suppléant
PORT DU CHÂTEAU, Marina quai de l'Amirauté – 29200 Brest
- Yves KERLEROUX, titulaire
- Daniel FERRAS, suppléant

ARTICLE 3 :

Les membres du conseil portuaire sont nommés pour cinq ans, à l'exclusion des représentants des collectivités territoriales qui sont nommés pour la durée de leur mandat lorsqu'elle est inférieure aux cinq ans.

ARTICLE 4 :

Les nouveaux membres sont désignés jusqu'au 31 décembre 2022.

ARTICLE 5 :

Le Directeur Général des Services de la Région Bretagne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne.

Fait à RENNES, le 27 OCT 2022
Le Président du Conseil régional,



Loïg CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire compte tenu :

- De la transmission en Préfecture le :
- De sa publication au recueil des actes le :
- De la notification à l'intéressé le :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- D'un recours gracieux adressé au Président du Conseil Régional
- D'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Rennes

REGION BRETAGNE
283 avenue du Général Patton
CS 21101
35711 RENNES CEDEX 7
Direction des Ports
Antenne Portuaire de Brest

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 4132-22;
- Vu le Code des Transports et notamment ses articles L 5314-12 et R 5314-21 à R 5314-27 ;
- Vu la convention en date du 15 décembre 2016 transférant le port départemental de Concarneau à la Région Bretagne,
- Vu la délibération n° 21_DAJCP_SA_09 du Conseil Régional du 21 juillet 2021 relative à la désignation des conseillers régionaux au sein des organismes extérieurs ;
- Vu l'arrêté de désignation des membres du conseil portuaire de Concarneau en date du 19 juin 2017 ;
- Vu l'arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Concarneau en date du 30 mai 2022 ;

ARRETE

ARTICLE 1 :

L'arrêté de composition des membres du conseil portuaire de Concarneau est modifié.

ARTICLE 2 :

La composition du conseil portuaire du port de Concarneau est arrêtée comme suit :

1 – En qualité de Présidente :

- Gaël LE MEUR, Conseillère régionale
RÉGION BRETAGNE, 283 Avenue du Général Patton – CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7

2 – En qualité de membres représentant du syndicat mixte compétent pour l'exercice d'une activité d'exploitation portuaire :

- Nathalie CARROT-TANNEAU, titulaire
SMPPC, 5 quai Henry-Maurice Bénard, 29120 Pont-L'Abbé
- Stéphane LE DOARÉ, suppléant
SMPPC, 5 quai Henry-Maurice Bénard, 29120 Pont-L'Abbé

3 - En qualité de membres désignés par le concessionnaire :

a. Pêche :

- Jean-François GARREC, titulaire
CCIMBO, 145 avenue de Keradenec – 29000 Quimper
- Isabelle MONFORT, suppléante
CCIMBO, 145 avenue de Keradenec – 29000 Quimper

b. Réparation navale :

- Dominique LALLEMENT, titulaire
CARENCO, ZI du Moros – 29900 Concarneau
- Olivier GOUYEC, suppléant
CARENCO, ZI du Moros – 29900 Concarneau

4 - En qualité de membres désignés en son sein par le conseil municipal de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port :

- Marc BIGOT, titulaire
Ville de Concarneau, Place de l'Hôtel de Ville BP 238 – 29182 Concarneau
- Annick MARTIN, suppléante
Ville de Concarneau, Place de l'Hôtel de Ville BP 238 – 29182 Concarneau

5 - En qualité de membres représentant les personnels suivants concernés par la gestion du port :

a. Membres du personnel régional appartenant aux services chargés des ports :

- Sébastien GALLIOU, titulaire
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Emmanuel QUIN, suppléant
Capitainerie du Port, 4 Quai Est - 29900 Concarneau

b. Membres du personnel de chacun des concessionnaires :

a) Pêche

- Romuald POSTIC, titulaire
- Lucie DUFRESNOY, suppléant

b) Réparation navale :

- William SEVESTRE, titulaire
CARENCO, ZI du Moros – 29900 Concarneau
- Pierre LE HECHO, suppléant
CARENCO, ZI du Moros – 29900 Concarneau

6 - En qualité de membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers suivants :

a. Membres désignés par le président du Conseil régional :

- Raymond BOURHIS, titulaire
ACCOMAR, 1 quai de la Criée – 29900 Concarneau
- Stéphane HEBERT, titulaire
GNPC – All Purpose, ZI du Moros, rue des Bolincheurs – 29900 Concarneau
- Olivier SANQUER, titulaire
IPC, Quai du Moros - 29900 Concarneau
- Stiven GAONAC'H, suppléant
PECHERIES CELTIQUES, Anse du Lin BP 434 – 29900 Concarneau
- Christophe GROSSELIN, suppléant
GALLEN SA, Anse du Lin – 29900 Concarneau
- Nicolas RONCIERE, suppléant
BASE NAUTIQUE des Glénans, Place Philippe Vianney – 29900 Concarneau

b. Membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie :

- Philippe DIEUDONNE, titulaire
CCIMBO, 145 avenue de Keradennec – 29000 Quimper
- Vincent FAUJOUR, titulaire
CCIMBO, 145 avenue de Keradennec – 29000 Quimper
- Jean-Marie FURIC, suppléant
CCIMBO, 145 avenue de Keradennec – 29000 Quimper

c. Membres désignés par le comité départemental des pêches et des élevages marins :

- Alexandre DONZE, titulaire
- Frédéric LOUEDEC, titulaire
- Patrice PETILLON, titulaire

d. Membres représentant le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance :

- François MEVEL, titulaire
- Gérard LE BOURHIS, suppléant

ARTICLE 3 :

Les membres du conseil portuaire sont nommés pour cinq ans, à l'exclusion des représentants des collectivités territoriales qui sont nommés pour la durée de leur mandat lorsqu'elle est inférieure aux cinq ans.

ARTICLE 4 :

Les nouveaux membres sont désignés jusqu'au 31 décembre 2022.

ARTICLE 5 :

Le Directeur Général des Services de la Région Bretagne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne.

Fait à RENNES, le 27 OCT 2022
Le Président du Conseil régional,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire compte tenu :

- De la transmission en Préfecture le :
- De sa publication au recueil des actes le :
- De la notification à l'intéressé le :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- D'un recours gracieux adressé au Président du Conseil Régional
- D'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Rennes

Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire du Conquet

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 4132-22;
- Vu le Code des Transports et notamment ses articles L 5314-12 et R 5314-21 à R 5314-27 ;
- Vu la convention en date du 15 décembre 2016 transférant le port départemental du Conquet à la Région Bretagne,
- Vu la délibération n° 21_DAJCP_SA_09 du Conseil Régional du 21 juillet 2021 relative à la désignation des conseillers régionaux au sein des organismes extérieurs ;
- Vu l'arrêté de désignation des membres du conseil portuaire du Conquet en date du 19 juin 2017 ;
- Vu l'arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire du Conquet en date du 27 octobre 2021 ;

ARRETE

ARTICLE 1 :

L'arrêté de composition des membres du conseil portuaire du Conquet est modifié.

ARTICLE 2 :

La composition du conseil portuaire du port du Conquet est arrêtée comme suit :

1 – En qualité de Président :

- Fortuné PELLICANO, Conseiller régional
RÉGION BRETAGNE, 283 avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7

2 - En qualité de membres désignés par le concessionnaire :

- Patrick BRUC titulaire
CCIMBO, 1 place du 19^{ème} R.I. – 29200 Brest
- Tanguy CORRE, titulaire
CCIMBO, 1 place du 19^{ème} R.I. – 29200 Brest

3 - En qualité de membres désignés en son sein par le conseil municipal de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port :

- Jean-Michel KEREBEL, titulaire
Mairie du Conquet, 1 rue Lieutenant Jourdan – 29217 Le Conquet
- Francis LE BIAN, suppléant
Mairie du Conquet, 1 rue Lieutenant Jourdan – 29217 Le Conquet

4 – En qualité de membres représentant les personnels suivants concernés par la gestion du port :

a. Membres du personnel régional appartenant aux services chargés des ports :

- Sylvain CARRIÈRE, titulaire
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Jérémy LEROUX, suppléant
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2

b. Membres du personnel de chacun des concessionnaires :

- François DE FRESLON, titulaire
CCIMBO, 1 avenue de Kiel – 29200 Brest
- Gilles SIMON suppléant
CCIMBO, Délégation de Morlaix – 29679 Morlaix cedex

5 – En qualité de membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers suivants :**a. Membres désignés par le président du Conseil régional :**

- Erwan FLOCH, titulaire
- Yannick LARSONNEUR, titulaire
- Gildas PRIOL, titulaire
- Alexandre VAILLANT, suppléant
- Ewen VAILLANT, suppléant

b. Membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie :

- David ROULLEAUX, titulaire
PENN AR BED, 1er éperon du port de commerce – 29200 Brest
- Arnaud LE CAMPION, suppléant
PENN AR BED, 1er éperon du port de commerce – 29200 Brest

c. Membres désignés par le comité départemental des pêches et des élevages marins :

- Christophe LE BRIS, titulaire
- Ronan MASSON, titulaire
- Jean-Philippe VAILLANT, titulaire
- Loïc COZ, suppléant
- Yannick MAREC, suppléant
- Yoan QUEMENEUR, suppléant

d. Membres représentant le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance :

- Alain BRENTERCH, titulaire
- Jean-Claude LE HIR, titulaire
- François FLOCH, suppléant
- Jean-Claude JÉZÉQUEL, suppléant

ARTICLE 3 :

Les membres du conseil portuaire sont nommés pour cinq ans, à l'exclusion des représentants des collectivités territoriales qui sont nommés pour la durée de leur mandat lorsqu'elle est inférieure aux cinq ans.

ARTICLE 4 :

Les nouveaux membres sont désignés jusqu'au 31 décembre 2022.

ARTICLE 5 :

Le Directeur Général des Services de la Région Bretagne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne.

Fait à RENNES, le ~~27 OCT. 2022~~
Le Président du Conseil régional,



Loïg CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire compte tenu :

- De la transmission en Préfecture le :
- De sa publication au recueil des actes le :
- De la notification à l'intéressé le :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- D'un recours gracieux adressé au Président du Conseil Régional
- D'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Rennes



REGION BRETAGNE
283 avenue du Général Patton
CS 21101
35711 RENNES CEDEX 7
Direction des Ports
Antenne Portuaire de Brest

Arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Roscoff-Bloscon

Envoyé en préfecture le 27/10/2022

Reçu en préfecture le 27/10/2022

Affiché le

ID : 035-233500016-20221027-2210_ARM_ROSCOF-CC

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 4132-22;
- Vu le Code des Transports et notamment ses articles L 5314-12 et R 5314-21 à R 5314-27 ;
- Vu l'arrêté préfectoral n°2016-13605 du 8 septembre 2016, modifié par l'arrêté préfectoral n°2016-13742 du 7 octobre 2016 portant désignation des collectivités territoriales bénéficiaires de l'autorité portuaire au sens de la procédure de transfert prévue par l'article 22 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Vu la délibération n° 21_DAJCP_SA_09 du Conseil Régional du 21 juillet 2021 relative à la désignation des conseillers régionaux au sein des organismes extérieurs ;
- Vu l'arrêté de désignation des membres du conseil portuaire de Roscoff-Bloscon en date du 19 juin 2017 ;
- Vu l'arrêté modificatif de désignation des membres du conseil portuaire de Roscoff-Bloscon en date du 27 octobre 2021;

ARRETE

ARTICLE 1 :

L'arrêté de composition des membres du conseil portuaire de Roscoff-Bloscon est modifié.

ARTICLE 2 :

La composition du conseil portuaire du port de Roscoff-Bloscon est arrêtée comme suit :

1 – En qualité de Président :

- Olivier LE BRAS, Conseiller régional
RÉGION BRETAGNE, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7

2 - En qualité de membres désignés par le concessionnaire :

- Marcel CEVAER, titulaire
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex
- Jean-Paul CHAPALAIN, titulaire
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex
- Stéphane CARRÉ, suppléant
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex
- Gilles SIMON, suppléant
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex

3 – En qualité de représentant désigné en son sein par le conseil municipal, de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port :

- Jean-Jacques ROIGNANT, titulaire
Mairie de Roscoff, 6 rue Louis Pasteur, CS 60069 – 29682 Roscoff cedex
- Michel AUTRET, suppléant
Mairie de Roscoff, 6 rue Louis Pasteur, CS 60069 – 29682 Roscoff cedex

4 – En qualité de membres représentant les personnels suivants concernés par la gestion du port :

a. Membre du personnel régional appartenant aux services chargés des ports :

- Jacques GORNOUVEL, titulaire
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2
- Jérémy LEROUX, suppléant
RÉGION BRETAGNE, APB, boulevard Isidore Marfille, CS 42941 – 29229 Brest cedex 2

b. Membre du personnel de chacun des concessionnaires :

- David SENANT, titulaire
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex
- Philippe JAOUEN, suppléant
CCIMBO, Délégation de Morlaix, CS 27934 – 29679 Morlaix cedex

c. Membre représentant les ouvriers dockers du port :

- David KERIVEN, titulaire
- Patrice KERDILES, suppléant

5- Membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers suivants :

a. Membres désignés par le président du conseil régional :

- Gaël ABJEAN, titulaire
- Ronan CREACH, titulaire
COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION, BP 65 – 22260 Pontrieux
- Alain LE MEUR, titulaire
ROSCOFF MANUTENTION GIE, Port du Blosson – 29680 Roscoff
- Erwan DUSSAUD, suppléant
BEGANTON, Port du Blosson, BP 83 – 29680 Roscoff
- François GILLET, suppléant
CHANNEL DOCS MANUTENTION, Port du Blosson – 29680 Roscoff
- Philippe KRAWCZYK, suppléant
COOPERATIVE ARMORICAINE D'AVITAILLEMENT, ZA du Launay, rue Ar Brug – 29600 Saint-Martin-des-Champs

b. Membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie :

- Tanguy DE KERROS, titulaire
STATION DE PILOTAGE, 3 rue Aldéric Lecomte – 29200 Brest
- Erwann GABRIEL, titulaire
BRITTANY FERRIES, Port du Blosson, BP72 – 29688 Roscoff cedex
- Jean-Loup THIVET, titulaire
YS BLUE, Terre-plein – Port de Commerce – 29177 Douarnenez
- Frédéric POUGET, suppléant
BRITTANY FERRIES, Port du Blosson, BP72 – 29688 Roscoff cedex

- Philippe PRIGENT, suppléant
BRITTANY FERRIES, Port du Blosson, BP72 – 29688 Roscoff cedex
- Gilles TREANTON, suppléant
COOPERATIVE DU LAMANAGE, Terre-plein n°5 – Port de Commerce – 29200 Brest

c. Membres désignés par le comité départemental des pêches et des élevages marins :

- Thomas ABJEAN, titulaire
- Yann CABIOCH, suppléant

d. Membres désignés par le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance :

- Guillaume BARAZER, titulaire
- Vincent CABIOCH, titulaire
- Jean-Pierre ALANORE, suppléant
- Paul GUILLOU, suppléant

ARTICLE 3 :

Les membres du conseil portuaire sont nommés pour cinq ans, à l'exclusion des représentants des collectivités territoriales qui sont nommés pour la durée de leur mandat lorsqu'elle est inférieure aux cinq ans.

ARTICLE 4 :

Les nouveaux membres sont désignés jusqu'au 31 décembre 2022.

ARTICLE 5 :

Le Directeur Général des Services de la Région Bretagne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Région Bretagne.

Fait à RENNES, le **27 OCT. 2022**
Le Président du Conseil régional,



Loïg CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire compte tenu :

- De la transmission en Préfecture le :
- De sa publication au recueil des actes le :
- De la notification à l'intéressé le :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- D'un recours gracieux adressé au Président du Conseil Régional
- D'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Rennes

Le Président du Conseil régional de Bretagne

- Vu** le Code des Transports,
- Vu** le Code rural et de la pêche maritime, et notamment son article D932-16 relatif à la composition du conseil consultatif local d'exploitation des halles à marée,
- Vu** l'arrêté du 13 décembre 2013 fixant les dispositions communes aux règlements d'exploitation des halles à marée,
- Vu** la délibération du Conseil régional n°21_DAJCP_SA_11 du 14 et 15 octobre 2021 relative aux désignations au sein des organismes extérieurs,
- Vu** les propositions formulées par la SEM Lorient Kéroman (SEMLK), concessionnaire du port de pêche,
- Vu** l'avis favorable de Monsieur le Préfet du Morbihan, relatif aux propositions de la SEMLK, en date du 7 juillet 2021,

ARRETE

ARTICLE 1 – La composition des membres du Conseil Consultatif d'Exploitation de la Halle à Marée du port de pêche de LORIENT est fixée comme suit :

1°) Un représentant de l'autorité chargée de la gestion du domaine public portuaire :

Mme Gaëlle LE STRADIC, conseillère régionale, titulaire,
Mme Gaël LE MEUR, conseillère régionale, suppléante ;

2°) Deux membres n'appartenant pas aux professions de la pêche :

M. Serge LE FRANC, titulaire, membre élu du CDPMEM (Comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins),
M. Loïc ORVOEN, suppléant, CDPMEM ;

M. Sébastien LE MOELLIC, titulaire, directeur Fret Express Frais ;

3°) Un représentant de la commune d'implantation de la halle à marée :

M. Freddie FOLLEZOU, titulaire, Conseiller municipal à la Ville de LORIENT,
Mme Cécile BESNARD, suppléante, Adjointe au Maire de la Ville de LORIENT ;

4°) Huit représentants des vendeurs :

M. Franck EVRAT, titulaire,
M. Yves FOEZON, suppléant,

M. Eric GUYGNIEC, titulaire,
M. Christophe GUILLEVIN, suppléant,

M. Anthony SAMSEOU, titulaire, pêcheur artisan (La Capricieuse),
M. Yann DIDELOT, suppléant, pêcheur artisan (Komz Me Rer),

M. Alexandre FLAHAT, titulaire, pêcheur artisan (La P'tite Mila),
M. Anthony HEMON, suppléant, pêcheur artisan,

M. David LE QUINTREC, titulaire, pêcheur artisan (Izel Vor),
M. Didier COUVELARD, suppléant, pêcheur artisan (Ch'ti Breizh),

M. Laurent TREGUIER, titulaire, pêcheur artisan (Côte d'Ambre),
M. Philippe LANNEZVAL, suppléant, pêcheur artisan,

M. Florent LE BOLAY, titulaire, pêcheur artisan (Men Gwen),
M. Franck FLAHAT, suppléant, pêcheur artisan (La Phalene),

M. Jean-Pierre LE VISAGE, titulaire, Directeur Scapêche,
M. Théo FILIPPI, suppléant, Scapêche ;

5°) Huit représentants des acheteurs :

M. Ivy GUILLOU, titulaire, société Top Atlantique,
M. Romain KERBELLEC, suppléant, magasin Sogelmer,

M. Jean BESNARD, titulaire, gérant SARL Moulin Lorient Marée,
M. Ronan NICOLAS, suppléant, Moulin Lorient Marée,

M. Frédéric SCelles, titulaire, PDG SA Le Chalut des 2 Ports,
Mme Roseline SCelles, suppléante, SA Le Chalut des 2 Ports,

M. Benoit BESSON, titulaire, directeur général Capitaine Houat,
M. Sébastien BREMOND, suppléant, directeur Capitaine Houat Lanester,

M. François ALLARD, titulaire, président SAS Allard Marée,
M. Ronan DANIGO, suppléant, magasin Lebris,

M. Laurent TUAUDEN, titulaire,
M. Jean-Marc KERVARREC, suppléant,

M. Romain CHAMARD, titulaire,
Mme Anne LE FRENE, suppléante,

M. Dominique CIARAVOLA, titulaire,
M. Frédéric TENIER, suppléant ;

ARTICLE 2 – Sont membres de droit du Conseil Consultatif d'Exploitation de la Halle à Marée, sans voix délibérative :

1°) Les représentants chargés de la Direction du port :

M. Olivier LE NEZET, Président de la SEM Lorient Kéroman,
M. Benoît JAFFRE, Directeur Général délégué, SEM Lorient Kéroman,
M. Yonel MADEC, Responsable du pôle halieutique, SEM Lorient Kéroman,
Mme Anouck LE CRANN, Responsable QHSE, SEM Lorient Kéroman ;

2°) M. ou Mme le (la) délégué(e) à la Mer et au Littoral, Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Morbihan, ou son représentant ;

3°) M. François POUILLY, Directeur Départemental de la Protection des Populations, ou son représentant.

ARTICLE 3 – La durée des mandats des membres du Conseil Consultatif d'Exploitation de la Halle à Marée est fixée à **3 ans**.

ARTICLE 4 – La SEM de LORIENT-KEROMAN, concessionnaire du port de pêche de LORIENT, est chargée du secrétariat du Conseil Consultatif.

ARTICLE 5 – L'arrêté en date du 25 novembre 2021 relatif à la composition du Conseil Consultatif d'Exploitation de la Halle à Marée du port de pêche de Lorient est abrogé.

ARTICLE 6 – Le Directeur Général des Services de la Région est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Région.

Fait à Rennes, le **27 OCT. 2022**

Le Président du Conseil régional,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire compte tenu :

- De la transmission en Préfecture le :
- De sa publication au recueil des actes le :
- De la notification à l'intéressée le :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- D'un recours gracieux adressé au Président du Conseil régional
- D'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Rennes