



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SES RÉPONSES

Chambre de commerce et d'industrie
métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO)

Département du Finistère

Exercices 2013 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 10 juin 2020.

TABLE DES MATIERES

SYNTHÈSE	4
RECOMMANDATIONS	7
INTRODUCTION.....	8
1 Présentation de la CCIMBO	9
1.1 Les missions de la CCIMBO	9
1.2 Une CCI récente au fonctionnement non encore stabilisé	10
1.2.1 La création de la CCIMBO.....	10
1.2.2 L’absence de validation d’une grande partie du règlement intérieur	10
1.2.3 L’existence discutable d’une charte annexée au règlement intérieur	11
1.2.4 Une fréquentation de l’assemblée générale en diminution.....	13
1.2.5 La lente gestation d’un organigramme adapté à la nouvelle CCI	13
1.2.6 La persistance de tensions, illustrée par le dossier de l’élèveur à bateaux	14
2 Les comptes du « groupe CCIMBO »	15
2.1 La consolidation des comptes avec ceux de onze filiales	15
2.2 La répartition des activités au sein du groupe CCIMBO	15
3 Les comptes De la ccimbo.....	16
3.1 La qualité de l’information et de la gestion comptable.....	16
3.1.1 Une architecture comptable complexe	16
3.1.2 Une présentation consolidée qui peut être améliorée	16
3.1.3 Des spécificités comptables imposées par les contrats de concession	17
3.1.4 L’absence d’une application informatique unique	18
3.2 La situation financière de la CCIMBO	18
3.2.1 Les évolutions 2013-2018	18
3.2.2 Un bilan qui traduit une situation financière satisfaisante.....	21
3.3 Les relations entre le service général et les concessions portuaires.....	22
3.3.1 Les contributions versées par les concessions « ports de commerce » au service général	22
3.3.2 Des règles de calcul formalisées et appliquées différemment selon les contrats	22
3.3.3 Une contribution qui impacte de manière sensiblement différente les comptes des concessions	23
3.3.4 Des différences de modes de calcul qui ne se justifient plus	24
4 La place portuaire de ROSCOFF	25
4.1 Une concession unique regroupant plusieurs activités	25
4.2.1 L’incidence des règles relatives aux amortissements des immobilisations.....	26
4.2.2 Les comptes d’exploitation de la concession	26
4.2.3 L’avance de 8,5 M€ accordée par le service général.....	27
4.3 Le port de commerce de Roscoff	28
4.3.1 Un port dépendant principalement d’un seul armateur	28

4.3.2	Les incertitudes liées au Brexit.....	29
4.3.3	La situation financière du port de commerce	30
5	Le port de commerce de BREST	33
5.1	Un ensemble portuaire partagé entre plusieurs propriétaires.....	33
5.2	Le périmètre de la concession du port de commerce	33
5.2.1	L'attribution et l'objet de la concession	33
5.2.2	Les équipements gérés par la CCIMBO	34
5.2.3	Les activités portuaires non assurées par la CCIMBO	34
5.3	L'évolution de l'activité.....	35
5.3.1	Une activité en diminution sur la période 2013-2018	35
5.3.2	Une activité inférieure aux prévisions	36
5.3.3	Les difficultés de mise en œuvre du plan de développement initial.....	37
5.3.4	L'extension du port de Brest	38
5.4	Une situation financière équilibrée	39
5.4.1	Les équilibres généraux	39
5.4.2	Les produits	40
5.4.3	Les charges	42
5.4.4	Les risques liés à une évolution défavorable de la fiscalité.....	44
5.4.5	Les investissements réalisés sur la durée de la convention	48
5.4.6	Le fonds spécial : une rémunération originale du concédant	49
5.5	Le coût du port de commerce pour la région	51
5.5.1	Des équilibres financiers non porteurs de risques à court terme	51
5.5.2	Le coût net de la DSP pour la région.....	51
6	La concession de la réparation navale a brest.....	52
6.1	La réparation navale : une activité mondialisée.....	52
6.2	La réparation navale à Brest	52
6.2.1	Des installations rares en Europe mais éloignées des ports importants	52
6.2.2	Un secteur économiquement important pour le territoire brestois	53
6.3	Des installations gérées dans le cadre d'une concession	53
6.3.1	Un contrat attribué à la CCI de Brest depuis 1970.....	53
6.3.2	Les caractéristiques de la concession	54
6.4	Des comptes structurellement déficitaires	55
6.4.1	Une activité fragile	55
6.4.2	Une exploitation financièrement déséquilibrée	55
6.4.3	Une capacité d'autofinancement globalement négative	57
6.4.4	Un endettement croissant	57
6.4.5	Un financement des investissements de plus en plus déséquilibré.....	59
6.5	La mise des formes 2 et 3 à la disposition d'un opérateur principal.....	61
6.5.1	Le contrat de quasi exclusivité conclu en 2012.....	62
6.5.2	La remise en cause du modèle économique par l'opérateur.....	62
6.5.3	L'institution d'un droit de priorité par la convention de 2017	63
6.5.4	Les incidences financières de la convention de 2017.....	64
6.5.5	Une tarification qui pose des questions juridiques	68

6.5.6 Les objectifs à poursuivre pour la concession réparation navale après 2022.....	70
7 La gouvernance future de la place portuaire brestoise	72
7.1 La stratégie de la région Bretagne	72
7.2 L'objectif d'une plus forte implication dans la gouvernance brestoise	72
ANNEXES	73

SYNTHÈSE

Outre une présentation générale de la CCIMBO, le contrôle de la chambre a porté sur les concessions des ports de commerce de Roscoff et de Brest et sur celle de réparation navale de Brest.

Etablissement public administratif (EPA) placé sous la tutelle de l'Etat, la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO) est née le 15 décembre 2016 de la fusion des trois anciennes chambres du Finistère. Son siège est situé à Brest, avec des délégations dont le périmètre correspond à celui des anciennes CCI de Brest, Quimper et Morlaix. Elle emploie 900 personnes directement ou dans ses filiales. Son périmètre d'activités comprend, outre les activités classiques de soutien aux entreprises et de formation, la gestion des plateformes aéroportuaires de Brest, de Morlaix et de Quimper¹, de ports de pêche (Cornouaille, Roscoff, Le Conquet), de plaisance (Roscoff, Morlaix, Le Conquet et Aber Wrac'h), et de commerce (Brest, Roscoff), ainsi que d'installations de réparation navale (Brest).

Deux ans et demi après sa création, la CCIMBO ne dispose toujours pas d'un règlement intérieur complet, après le rejet en juillet 2018 par la préfecture de région des deux tiers des articles du projet qu'elle a soumis, ce qui les prive de tout caractère exécutoire. Par ailleurs, une charte annexée au projet de règlement intérieur donne des pouvoirs exorbitants aux délégations pour certaines affaires concernant leur territoire, au détriment de l'assemblée générale, ce qui est contraire aux dispositions du code de commerce.

La situation financière de la CCIMBO en 2017, comparée à celle consolidée des trois anciennes CCI, appelle peu d'observations. L'endettement global est en diminution de 36 %, et la capacité d'autofinancement en hausse de 78 %. Les CCI finistériennes se sont adaptées à une diminution de 40 % de leurs ressources fiscales entre 2013 et 2017, en revoyant à la baisse les services offerts aux entreprises.

La CCIMBO gère trois concessions qui ont un lien avec l'activité maritime marchande, à Roscoff et à Brest (deux ports de commerce et une installation de réparation navale). La région est désormais l'unique concédant mais les contrats, parfois anciens et transférés par l'Etat, présentent des particularités qui interdisent une comparaison aisée des résultats (calculs différents des charges d'amortissements et des frais de siège).

La concession « commerce » du port de Roscoff

La CCIMBO a repris la concession du port de Roscoff, jusque-là gérée par l'ancienne CCI de Morlaix depuis 1973. Elle comprend aujourd'hui trois activités (pêche, plaisance, commerce). Le concessionnaire du port de Roscoff est maître d'ouvrage de l'ensemble des travaux d'infrastructure et de superstructure. Les travaux d'extension du port réalisés en 2011-2013 pour un coût d'environ 60 M€ (dont 10 M€ pour le port de commerce) ont été financés en partie par une avance remboursable de 8,5 M€ accordée par la CCI à la concession. Son remboursement, qui aurait dû atteindre 5,4 M€ fin 2018 n'avait toujours pas débuté à cette date. Il existe donc un risque, dans l'hypothèse où la CCIMBO ne serait pas retenue lors du renouvellement de la concession en 2023, que cette somme soit perdue pour elle.

¹ Via des filiales où la CCIMBO est majoritaire.

Le trafic du port de commerce est composé essentiellement de lignes de transbordeurs vers l'Irlande, l'Espagne et le Royaume-Uni. Si son activité est relativement stable sur la période 2013-2018, avec une augmentation du chiffre d'affaires et de l'autofinancement (qui s'établissent à 2,9 et 1 M€ en 2018), le départ fin 2018 d'un des deux armements présents sur le site, ainsi que le Brexit, entraînent des incertitudes sur l'évolution de l'activité dans les prochaines années.

La délégation de service public pour l'exploitation du port de commerce de Brest

La CCIMBO gère le port de commerce de Brest dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) de dix ans qui a débuté en 2009 et qui a été prolongée jusqu'en 2020.

Bien que l'activité commerciale soit en baisse (difficultés économiques des secteurs agroalimentaires et du bâtiment) et inférieure aux prévisions initiales, le chiffre d'affaires a augmenté, grâce surtout aux produits liés aux services portuaires (mise à disposition de silos et de magasins, locations de terre-pleins...), les taxes sur les navires et les marchandises étant restées stables. Les comptes de la DSP sont excédentaires. Elle supporte néanmoins des charges de personnel correspondant à des effectifs calibrés pour des pics d'activité en fin de semaine mais qui ne sont pas utilisés à temps plein en moyenne sur l'année. Le sureffectif permet des mises à disposition de personnels refacturés à la concession de réparation navale, lorsque le niveau d'activité de cette dernière le nécessite ; dans le cas contraire, la DSP supporte la totalité des charges. Par ailleurs, la fiscalité portuaire, jusque-là très favorable, est en évolution : l'impôt sur les sociétés est applicable depuis 2018 et des incertitudes demeurent sur la pérennité des exonérations de taxe foncière et de cotisation foncière des entreprises.

Les montants d'investissements prévus (25,7 M€) ont été dépassés (26,6 M€ réalisés), et largement autofinancés (pour 24,6 M€). Les excédents ont en outre permis l'alimentation régulière d'un fonds spécial pour le financement d'infrastructures, qui sera remis à la région à la clôture de la DSP (près de 10 M€).

La concession brestoise de réparation navale

La concession de réparation navale à Brest a été attribuée à la CCI de Brest en 1970. Elle comprend trois formes de radoub² dont l'une peut accueillir les navires parmi les plus importants de la flotte mondiale. Les personnels de la CCIMBO en assurent le fonctionnement et l'entretien. En revanche, pour les interventions de réparation sur les navires, les deux principales formes sont mises à disposition d'une entreprise privée – Damen Shiprepair Brest (DSB) – qui disposait jusqu'en 2017 d'un droit de quasi exclusivité³, en contrepartie d'une redevance forfaitaire. A la suite de difficultés financières et dans le cadre d'une procédure de conciliation demandée par l'entreprise, la CCIMBO et DSB se sont accordées sur de nouvelles règles dans un protocole d'accord signé le 11 juillet 2017 et homologué par une décision du tribunal de commerce du 30 octobre 2017. Elles prévoient notamment un droit de priorité à 85 %, en contrepartie d'une redevance comportant une part fixe, une part facturée selon l'activité, avec des réductions tarifaires importantes, et une fraction du résultat.

² Cales sèches.

³ Jusqu'en 2017, avant qu'elle ne cesse d'honorer le paiement de ses utilisations, l'entreprise privée de réparation navale ne disposait pas exactement d'un droit d'exclusivité, mais d'une convention de mise à disposition de 620 jours d'occupation des formes (à répartir entre les formes n°2 et n°3) et du quai de réparation navale n°1 en contrepartie d'une facturation mensuelle forfaitaire.

Désormais, les recettes de la concession dépendent davantage de la bonne santé économique du secteur, extrêmement variable d'une année sur l'autre. En tout état de cause, sur toute la période de contrôle, y compris en cas de forte activité, les résultats de la concession sont demeurés négatifs, les recettes ne permettant pas de couvrir les charges importantes d'amortissement. Les conditions tarifaires de la nouvelle convention, plus défavorables à la CCIMBO, ne permettront vraisemblablement pas le retour à un équilibre financier. Bien que le taux d'occupation des installations ait été faible en 2017 et 2018, aucun autre opérateur n'a demandé à les utiliser. La concession est ainsi fortement dépendante de l'activité du seul opérateur en place, qui paraît quoi qu'il en soit réticent à partager l'usage des installations, craignant de ne pouvoir répondre à des demandes inattendues en cas d'indisponibilité d'un équipement.

Le financement des investissements, même largement revus à la baisse, n'est possible aujourd'hui qu'avec des subventions croissantes de la région (couvrant 88 % des dépenses d'équipement sur la période 2013-2017). Les difficultés financières ont par ailleurs conduit en 2017 la région à accorder pour la concession une avance de 2,7 M€, dont les conditions de remboursement par la CCIMBO paraissent particulièrement floues et peu contraignantes.

Les modalités de cette avance, des subventions d'investissement versées par la région, comme de la tarification préférentielle accordée à l'opérateur, doivent faire l'objet d'une analyse juridique pour vérifier leur compatibilité avec les réglementations nationale et européenne en matière de concurrence et d'aides d'Etat.

L'avenir de la réparation navale à Brest passe par un nouveau modèle économique, et notamment une tarification qui permette au concessionnaire de dégager un autofinancement suffisant pour l'entretien des équipements. Les deux concessions brestoises, du port de commerce et de réparation navale, sont clairement interdépendantes, avec des charges déjà mutualisées. Le projet à l'étude de création d'une société unique réunissant notamment le concédant et l'exploitant actuels, avec une gestion unifiée des investissements, pourrait améliorer la situation de l'ensemble portuaire.

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	Adopter un règlement intérieur prenant en compte les observations émises par le préfet de région.....	11
Recommandation n° 2	Intégrer dans la présentation des comptes un bilan du service général faisant apparaître les avances et prêts accordés aux autres services.....	17
Recommandation n° 3	Finaliser la mise en place d'un système d'information comptable unique pour l'ensemble de la CCIMBO	18
Recommandation n° 4	Mettre en cohérence entre les différentes concessions les principes de calcul des contributions versées au service général, les formaliser dans les conventions, et s'y conformer.	25
Recommandation n° 5	Planifier et commencer à mettre en œuvre le remboursement au service général, selon les ressources disponibles, de l'avance de 8,5 M€ accordée en 2012.	28
Recommandation n° 6	Revoir le modèle économique de la concession, notamment la tarification, après 2021, pour permettre une meilleure couverture des charges d'amortissement supportées indépendamment de l'activité de l'occupant.	71

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.

INTRODUCTION

La chambre régionale des comptes de Bretagne a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et à l'examen de la gestion de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO) à compter de l'exercice 2013. Ce contrôle a été ouvert par lettre du 29 juin 2018.

L'entretien prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières a eu lieu le 21 mai 2019 avec M. Franck Bellion, président de la CCIMBO sur toute la période de contrôle.

La chambre, lors de sa séance du 5 juillet 2019, a arrêté ses observations provisoires. Le rapport d'observations provisoire a été adressé au président de la CCIMBO le 2 décembre 2019, et des extraits ont été adressés le même jour à la préfecture de Région, au président du conseil régional de Bretagne et à la société Damen Shiprepair Brest.

Après avoir examiné les réponses reçues, et après avoir entendu le 10 juin 2020, à sa demande, le président de la société Damen Shiprepair Brest, la chambre, lors de sa séance du 10 juin 2020, a arrêté ses observations définitives.

Avertissement

L'instruction de ce rapport et la procédure contradictoire se sont déroulées avant la déclaration de l'état d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 instauré par la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 entrée en vigueur le 25 mars 2020. Les possibles incidences de la crise sanitaire sur la thématique abordée n'ont donc pu être prises en compte dans les observations qui suivent.

1 PRESENTATION DE LA CCIMBO

1.1 Les missions de la CCIMBO

La CCIMBO est un établissement public administratif (EPA) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle de l'Etat. Son siège est situé à Brest, avec des délégations à Brest, Quimper et Morlaix⁴. Elle a été créée par décret n° 2016-149 du 10 février 2016 par la fusion des CCI de Brest, Morlaix et Quimper qui existaient auparavant dans le département du Finistère⁵.

La CCIMBO est composée d'une assemblée élue de 85 chefs d'entreprises⁶ qui ont été installés le 15 décembre 2016. Elle représente environ 33 000 entreprises ressortissantes et emploie 900 personnes directement, ou dans ses filiales.

Les CCI ont d'abord une fonction de représentation des intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des pouvoirs publics ou des autorités étrangères. Elles assurent également, conformément à l'article L. 710-1 du code de commerce, des missions d'appui, d'accompagnement, de mise en relation et de conseil auprès des créateurs et repreneurs d'entreprises et des entreprises, dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de droit de la concurrence. Dans ce cadre, la CCIMBO gère trois centres de formalités des entreprises (CFE)⁷ où sont assurées toutes les démarches d'immatriculation, de modification et de radiation des entreprises. Elle gère directement ou via des filiales, dans le cadre de concessions, des équipements comme les ports de commerce de Brest et de Roscoff, une concession de réparation navale à Brest, douze ports de pêche en Cornouaille, à Brest et dans le Léon, quatre ports de plaisance ainsi que les aéroports de Quimper, Brest et Morlaix. Enfin, elle gère ou finance des écoles et des centres de formation professionnelle. Elle est également partie prenante dans trois établissements d'enseignement supérieur (écoles de commerce et d'ingénieurs).

Le service général de la CCIMBO regroupe toutes les directions support, telles que celles des ressources humaines ou des finances, qui travaillent notamment au profit des services gérant des équipements comme les ports ou les aéroports. Ces prestations de services leur sont facturées.

⁴ Les délégations sont prévues aux articles R.711-18 à 21 du code de commerce.

⁵ Ont été abrogés alors l'ordonnance royale du 23 décembre 1833 établissant une chambre de commerce à Morlaix, le décret du 15 avril 1851 créant une chambre de commerce à Brest et le décret du 26 août 1882 créant une chambre de commerce à Quimper.

⁶ Les 85 élus sont répartis entre les délégations de Brest (35 élus), de Quimper (33 élus) et de Morlaix (17 élus).

⁷ Cf. article L.711-3 du code de commerce.

1.2 Une CCI récente au fonctionnement non encore stabilisé

1.2.1 La création de la CCIMBO

Le schéma directeur approuvé par l'assemblée générale de la CCI de région Bretagne le 23 septembre 2015 a conduit à la fusion des trois CCI finistériennes. Les raisons de cette fusion étaient liées à la fois à la logique imposée par la loi du 23 juillet 2010 conduisant progressivement à une plus grande mutualisation des ressources, à la contraction des ressources fiscales, aux prélèvements sur les fonds propres des CCI décidés par la loi de finances et enfin à la réforme territoriale qui renforce l'échelon régional en matière économique et d'aménagement du territoire. La région est devenue ainsi le principal acteur local avec lequel les CCI ont été invitées à contractualiser.

Pour autant, les trois CCI qui avaient chacune plusieurs siècles d'existence et une forte identité n'ont pu fusionner rapidement sans difficultés. Les procès-verbaux des dernières assemblées générales (AG) des anciennes CCI de Quimper et de Morlaix illustrent ainsi les réticences et la méfiance de leurs élus et de leurs agents face à un mouvement jugé centralisateur, ainsi que leurs inquiétudes quant à la prise en compte des intérêts de leurs territoires, à leur capacité à peser sur les décisions⁸ et à la mise en place de services supports qu'ils jugent éloignés des besoins locaux⁹.

1.2.2 L'absence de validation d'une grande partie du règlement intérieur

En application de l'article R. 711-68 du code de commerce, la CCIMBO a adopté, lors de son AG du 27 mars 2018, un projet de règlement intérieur. Ce document précise notamment les modalités de fonctionnement des instances (assemblée générale, président, trésorier, bureau, délégations, comité directeur, commissions réglementées et non réglementées...) et des services, les dispositions budgétaires, financière et comptables, les dispositions concernant la passation des marchés et la prévention des conflits d'intérêt.

⁸ Dans le PV de l'AG de la CCI de Quimper-Cornouaille du 16 septembre 2016, l'ancien directeur rappelait sa crainte que pour « *la partie pêche, la gouvernance et les décisions viennent du Nord Finistère* ». L'un des élus a renchéri « *Si d'ores et déjà, des décisions sont prises dans le nord, quelle va être la capacité de la Cornouaille à défendre les positions récentes [...] les investissements seront-ils pérennisés ou remis en question suite aux décisions déjà à l'étude dans le Nord ? C'est ça l'inquiétude* ».

⁹ Lors de la dernière AG de la CCI de Quimper tenue le 16 novembre 2016, le directeur déclarait en effet qu'il « *est important de garder le collaborateur en charge des marchés publics. Il est évidemment indispensable de garder une comptabilité à Quimper. On aura besoin de ces compétences pour candidater à la DSP du Conseil Départemental. C'est un enjeu stratégique pour la future délégation de la CCI [...] Tout ne doit pas être centralisé au siège départemental* ».

Toutefois, par courrier du 10 juillet 2018, le préfet de région en sa qualité d'autorité de tutelle n'a validé que 39 articles sur un total de 108, privant les 68 articles non homologués de tout caractère exécutoire¹⁰. Il a ainsi considéré que la rédaction de ces articles était trop vague ou incomplète¹¹. Il a également souligné l'absence d'environ quinze articles ou sections obligatoires, portant par exemple sur les schémas directeurs régionaux de formation professionnelle ou d'organisation des missions ainsi que sur différents schémas sectoriels. Or, le code de commerce prévoit que les CCI territoriales doivent s'inscrire dans ces schémas et qu'ils leur sont opposables¹².

Au 1^{er} juin 2019, soit plus de trois ans après sa création, le règlement intérieur de la CCIMBO n'avait toujours pas été homologué dans sa totalité, fragilisant ainsi les délibérations adoptées par son assemblée générale.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la CCIMBO a indiqué avoir été informée par CCI France que le référentiel relatif au règlement intérieur des CCIT adopté en octobre 2017 serait totalement révisé au cours de l'été 2020 pour tenir compte des dispositions de la loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite loi PACTE, et de ses décrets d'application.

Recommandation n° 1 Adopter un règlement intérieur prenant en compte les observations émises par le préfet de région.

1.2.3 L'existence discutable d'une charte annexée au règlement intérieur

1.2.3.1 Une charte qui vise à perpétuer les anciens équilibres

L'idée de joindre une charte au règlement intérieur avait été émise par les CCI de Morlaix et de Quimper avant la création de la CCIMBO. Lors de son assemblée générale du 26 septembre 2016, la CCI de Morlaix avait notamment évoqué la nécessité d'annexer au futur règlement intérieur une charte intégrant le principe d'une majorité qualifiée qui donnerait pour certaines décisions un poids particulier aux élus des anciennes CCI. Dans les faits, cette charte devait permettre à ces dernières de continuer à exister au sein de la nouvelle AG de la CCIMBO.

¹⁰ L'article R. 712-6 du code de commerce prévoit que « le règlement intérieur des établissements du réseau est exécutoire lorsqu'il a été homologué par l'autorité de tutelle. (...) Le refus d'homologation opposé à certaines dispositions du règlement intérieur ne fait pas obstacle à l'entrée en vigueur des autres dispositions de ce règlement. ».

¹¹ Par exemple, l'article 8 qui concerne la gratuité des fonctions n'indique pas explicitement l'interdiction pour tout membre élu de bénéficier d'une rémunération dans le cadre de ses fonctions en dehors de l'indemnité pour frais de mandat. L'article 77 ne mentionne pas la nécessité pour la CCIMBO de transmettre à la CCIR un mois avant leur adoption par l'assemblée générale les projets de délibération relatifs aux emprunts qui portent sur les investissements pluriannuels.

¹² L'article L. 711-8 du code de commerce prévoit ainsi que les CCIR « élaborent et votent, à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés, la stratégie régionale et le schéma régional d'organisation des missions opposable aux chambres de commerce et d'industrie de leur circonscription... ». L'article L711-9 évoque également « le schéma régional en matière de formation professionnelle qui a vocation à être décliné au sein des chambres de commerce et d'industrie territoriales (...) afin de tenir compte des spécificités locales ».

La CCIMBO a ainsi élaboré une charte, annexée à son règlement intérieur et mentionnée à son article 3, qui fait partie de ceux homologués par le préfet de région.

La charte détermine les grands principes d'organisation et de fonctionnement de la CCIMBO, axés sur le maintien de compétences les plus larges possibles aux anciennes CCI, qui correspondent aux nouvelles délégations ou circonscriptions consulaires. Son article 6.1 mentionne par exemple qu'« aucune décision de l'assemblée générale ne peut porter atteinte aux intérêts spécifiques d'une circonscription consulaire ». Ainsi, à l'exclusion « des décisions budgétaires nécessaires au maintien des équilibres financiers de la chambre, la charte entend assurer à chacune de ces délégations territoriales une voix légitimement prépondérante dans les décisions les plus importantes concernant son bassin d'activités économiques [...] A cette fin, la charte définit notamment des règles de majorité qualifiées requises pour l'adoption des décisions concernant les intérêts spécifiques des bassins d'activités économiques concernés¹³ ». La charte prévoit donc une double majorité (50 % +1 des membres de l'AG dont 50 % +1 issus de la délégation concernée) pour notamment les cessions d'actif des anciennes CCI, le réinvestissement du produit des cessions, ou le remboursement des avances consenties par le service général aux concessions¹⁴.

L'article 8 souligne également l'importance de respecter l'historique des anciennes CCI : « Dans le respect de la légalité et dans le cadre de son budget [...], la CCIMBO répartit équitablement par rapport à l'historique (base 2016) les ressources fiscales et les moyens nécessaires pour mener les actions d'appui aux entreprises... ».

De même l'article 9.2 de la charte prévoit que « la masse salariale totale sera répartie autant que possible dans les périmètres géographiques des circonscriptions consulaires en prenant en considération leurs poids économique respectif ».

1.2.3.2 Une charte contraire aux dispositions du code de commerce

La charte accorde aux nouvelles délégations de Brest, Quimper et Morlaix un rôle exorbitant qui n'est pas conforme aux règles applicables. L'article L. 712-1 du code de commerce prévoit que c'est l'assemblée générale de la CCI – et non les délégations – qui détermine les orientations et le programme d'action de l'établissement. L'article R. 711-20 prévoit tout au plus que la délégation « soumet » à la chambre ses propositions et ses vœux. Elle ne peut donc en principe opposer un veto à une décision de l'assemblée générale.

L'article R. 711-68 du code de commerce dispose, certes, que « les règlements intérieurs peuvent prévoir l'adoption de certaines délibérations par des majorités qualifiées ». Mais, au cas présent, l'article 30 du règlement intérieur relatif aux règles de quorum et de majorité fixe une règle unique de majorité et ne mentionne aucune règle particulière dont profiteraient les délégations. Contrairement à ce qui est prévu à son article 2, le règlement intérieur ne renvoie pas non plus à un article de la charte pour décliner des règles de majorité particulières. Les dispositions relatives à l'existence d'une double majorité, mentionnées seulement dans la charte annexée au règlement intérieur, n'ont donc pas de fondement juridique. Cette dernière ne peut en effet prévaloir sur les règles de majorité fixées par les articles du règlement intérieur proprement dit.

¹³ Article 1.1 de la charte.

¹⁴ Dans les faits une délégation peut, grâce à cette règle de double majorité, imposer à la chambre son choix ou en tout cas bloquer toute décision de la chambre qui serait jugée contraire à ses intérêts.

1.2.4 Une fréquentation de l'assemblée générale en diminution

Chaque AG donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal retraçant les débats, les interventions et les votes.

Depuis l'installation de la CCIMBO le 15 décembre 2016, chaque AG a réuni au moins la moitié des élus. Toutefois, force est de constater une baisse continue de la fréquentation sur la période, qui peut traduire un moindre intérêt des élus. Il y a eu également six démissions.

Tableau n° 1 : Participation aux assemblées générales

	15/12/2016	31/01/2017	28/03/2017	26/06/2017	28/09/2017	28/11/2017	27/03/2018	26/06/2018	27/11/2018
Présents	63	60	52	49	44	47	44	44	41

Source : CCIMBO

1.2.5 La lente gestation d'un organigramme adapté à la nouvelle CCI

La fusion des trois CCI finistériennes fin 2016 n'a pas donné lieu immédiatement à l'adoption d'une organisation définitive. Pendant les deux premières années, la CCIMBO est restée, à certains égards, davantage une juxtaposition des trois précédentes CCI finistériennes qu'une nouvelle chambre homogène et cohérente. Si dès le départ, l'organigramme ne faisait plus apparaître qu'une seule direction des finances et une seule direction des ressources humaines, en revanche, y figuraient encore pour chacune des délégations, un poste de directeur, un centre de formalités des entreprises, une direction de l'appui aux entreprises, ainsi que des services dédiés à la formation ou aux équipements. Les élus des délégations ont souhaité en effet conserver le maximum d'attributions pour leur territoire propre et n'ont accepté de diminution des moyens que dans la mesure où les trois délégations étaient affectées de la même manière.

Les mutualisations n'ont été ensuite engagées qu'au fil de l'eau en fonction de départs d'agents. Cela a été le cas par exemple entre Morlaix et Brest où il n'y a désormais plus qu'un responsable de la communication, et un responsable pour les ports du Nord-Bretagne qui comprennent à la fois des ports de l'ancienne CCI de Morlaix (Roscoff, Morlaix) et de celle de Brest (Aber Wrac'h, Lanildut et Le Conquet).

A partir de février 2019, l'organigramme de la CCIMBO, présenté de manière plus synthétique, ne fait plus apparaître que les directions à l'échelon du siège. Les délégations sont mentionnées sans que soient détaillés les services qui subsistent en leur sein.

1.2.6 La persistance de tensions, illustrée par le dossier de l'élévateur à bateaux

Depuis l'installation de la nouvelle CCIMBO, les craintes ne sont pas totalement apaisées¹⁵.

Les tensions entre les territoires se sont illustrées notamment à propos du financement d'un élévateur à bateaux à Brest. Les entreprises de réparation navale brestoises regroupées au sein de l'Union maritime de Brest et sa région (UMBR), appuyées alors par l'ancienne CCI de Brest, demandaient depuis plusieurs années l'installation d'un élévateur à bateaux d'au moins 450 tonnes sur le port de Brest et ont semblé fin 2017 avoir eu gain de cause¹⁶. Cet investissement risquait toutefois de venir en concurrence directe avec l'élévateur de Concarneau inauguré en 2017. Les entreprises de réparation navale regroupées au sein de l'Interprofession du port de Concarneau (IPC)¹⁷ se sont donc mobilisées pour que le projet d'élévateur brestois ne se concrétise pas.

La CCIMBO, compte tenu des positions divergentes en son sein, ne s'est pas officiellement prononcée. Le président de la délégation de Morlaix s'est néanmoins ému, lors de la réunion de bureau du 15 octobre 2018, de l'appel d'offres lancé par la CCIMBO pour choisir un maître d'œuvre pour la construction d'un élévateur à bateaux de 450 tonnes à Brest, alors même que le bureau ne s'était pas prononcé sur le bien-fondé de cet investissement, qui viendrait en concurrence directe avec l'élévateur de Concarneau. Lors de la réunion du bureau du 5 novembre 2018, le président de la CCIMBO a précisé qu'il était à cet égard « guidé par deux principes : celui de l'équilibre des activités sur le territoire départemental et celui de ne pas créer les conditions de départs d'entreprises qui ne trouveraient pas sur le territoire de Brest les équipements nécessaires à leur développement ».

Un audit mené à la demande de la région Bretagne a conclu en septembre 2018 à la nécessité d'installer un élévateur à bateau à Brest, mais de seulement 250 tonnes, ce qui en ferait le plus petit de Bretagne. La région Bretagne a tranché en ce sens en janvier 2019, ce que l'UMBR¹⁸ a qualifié d'« erreur industrielle ». Pour autant le choix de la région n'est pas si tranché qu'il y paraît. En effet, les caractéristiques des travaux d'infrastructure et d'aménagement du quai, nécessaires à l'installation de l'élévateur n'ont pas été réajustées, et elles permettraient également l'accueil d'un élévateur plus important, jusqu'à 650 tonnes. Or ces travaux représentent le coût le plus important (8 M€) dans l'opération d'investissement.

¹⁵ Lors du bureau du 15 mai 2017, les élus quimpérois et morlaisiens ont critiqué les élus brestois accusés de défendre d'abord Brest en oubliant le sud et le nord du département. L'ancien président de la CCI de Morlaix a même fait part de son sentiment que la CCIMBO et la délégation de Brest étaient parfois confondues.

¹⁶ L'hebdomadaire « le Marin » du 21 décembre 2017 annonçait l'installation d'un élévateur à bateau de 450 tonnes à hauteur de 2,4 M€ par la CCI, de 2,6 M€ par Brest Métropole et le solde par la région.

¹⁷ L'IPC réunit 45 entreprises et 1 200 emplois.

¹⁸ Le Marin du 7 février 2019 « l'élévateur brestois envenime les relations entre les ports ».

2 LES COMPTES DU « GROUPE CCIMBO »

2.1 La consolidation des comptes avec ceux de onze filiales

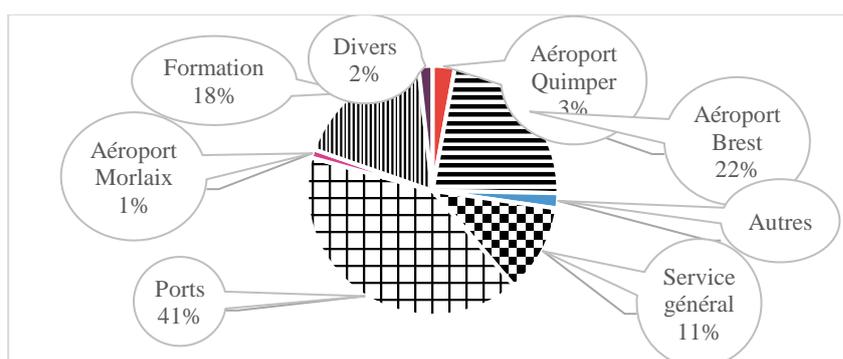
La loi n° 2003-706 du 1^{er} août 2003 dite « *loi de sécurité financière* » oblige les établissements publics de l'Etat à publier des comptes consolidés à compter de 2006 s'ils répondent à deux des trois critères suivants : total du bilan supérieur à 15 M€, chiffre d'affaires supérieur à 30 M€ et effectif supérieur à 250 salariés. Les trois critères sont satisfaits pour la CCIMBO. Les sociétés à consolider sont celles dans lesquelles elle exerce un contrôle exclusif (plus de 50 % des droits de vote) ou déterminant (plus de 40 % des droits de vote et influence déterminante). Onze sociétés sont en ce sens contrôlées par la CCIMBO¹⁹. Compte tenu des taux de participation (plus de 50 % des parts dans les onze filiales concernées), les comptes ont été consolidés selon la méthode de l'intégration globale²⁰ (cf. annexe 3).

Le total des produits d'exploitation du groupe représente 98,94 M€ en 2018, soit une diminution de 1,6 % par rapport à 2017, qui s'explique par une diminution de près de 5 % des recettes de la CCIMBO (de 78,7 M€ à 74,9 M€). En revanche, les recettes des filiales ont augmenté de 9 % (de 25,4 M€ à 27,7 M€). Elles représentent 27 % du chiffre d'affaires du groupe en 2018²¹, contre 25 % en 2017.

Le résultat du groupe est en nette dégradation avec un déficit passé de 1,8 à 4,75 M€ entre 2017 et 2018. La marge brute d'autofinancement des sociétés intégrées demeure encore largement positive (7,2 M€) en 2018 mais est également en retrait par rapport à 2017 (11,85 M€). Les disponibilités du groupe s'élèvent fin 2018 à 57,5 M€.

2.2 La répartition des activités au sein du groupe CCIMBO

Graphique n° 1 : Répartition des produits d'exploitation au sein du groupe CCIMBO



Source : CCIMBO

¹⁹ La CCIMBO détient entre 99,99 et 100% de cinq SCI créées pour gérer des immeubles, 72,5% de la SAS du port de pêche de Brest, 66% de la SAS de l'Aéroport Bretagne Ouest, 63% de la SAS Aéroport de Cornouaille 100% de la SASU Services Ingénieries Force Ouest et 98,5% de la SAS Force Ouest Participations.

²⁰ La méthode de l'intégration globale se présente comme le cumul des comptes de résultat et de bilan des sociétés intégrées, avec élimination des opérations réciproques et retraitement des provisions sociales, des provisions réglementées et des frais d'établissement.

²¹ Dont 25% pour les seules sociétés gérant les aéroports de Brest et Quimper.

En 2018, les activités portuaires et aéroportuaires représentent 67 % des produits d'exploitation du groupe, le service formation 18 % et le service général 11 %. Les autres services ou filiales ont représenté chacun moins de 3 %.

3 LES COMPTES DE LA CCIMBO

3.1 La qualité de l'information et de la gestion comptable

3.1.1 Une architecture comptable complexe

L'article 8 de l'arrêté 26 décembre 1991²² qui régit les comptes des CCI prévoit qu'« *afin d'individualiser certaines activités notamment économiques, les budgets et les comptes sont divisés en services budgétaires regroupant eux-mêmes des sections comptables* ». Les articles 9 et 10 imposent également la création d'un service ports dès lors qu'il existe une activité portuaire, ainsi que la création de sections comptables à l'intérieur du service ports, dès lors qu'elles correspondent à une activité effective. La circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 prévoit notamment la création d'une section comptable par concession.

Conformément à ces règles, la comptabilité de la CCIMBO est divisée en cinq services budgétaires qui retracent chacun une activité particulière :

- le service « général » pour les services support et l'assistance aux entreprises ;
- le service « formation », qui inclut les différentes actions assurées par la CCIMBO (formations techniques, tertiaires, commerciales, linguistiques, apprentissage...) ;
- le service « divers », qui regroupe des activités touristiques, des zones d'activités et un centre de métrologie spécialisé dans l'étalonnage ;
- le service « aéroports », qui concerne depuis 2016 le seul aéroport de Morlaix ;
- le service « ports », qui est divisé en autant de sections comptables qu'il existe de concessions portuaires, soit quinze jusqu'en 2018²³. A compter de 2018, les concessions de Cornouaille ont été fusionnées au sein d'une même section comptable.

3.1.2 Une présentation consolidée qui peut être améliorée

Chacune des anciennes CCI finistériennes présentait ses comptes en conformité avec l'arrêté du 26 décembre 1991, mais certaines y ajoutaient des informations complémentaires.

²² L'arrêté du 26 décembre 1991 fixant les règles budgétaires, comptables et financières applicables aux chambres de commerce et d'industrie.

²³ Port de commerce de Brest, Réparation navale de Brest, port de Lanildut, port de l'Aber Wrac'h, port du Conquet, port de Douarnenez, port d'Audierne, port de Saint-Guérolé, port du Guilvinec, port de Lesconil, port de Loctudy, port de Concarneau, port de Quimper, port de Roscoff et port de Morlaix.

Selon l'arrêté, le budget exécuté de l'ensemble de la CCI doit être présenté sous la forme d'un compte de résultat, d'un bilan, d'une annexe comprenant un tableau de financement, un état de la capacité d'autofinancement et un état des opérations en capital ainsi qu'une série de tableaux divers (sur les prestations et contributions interservices, les contributions consenties à des tiers, les garanties et cautions accordées, la structure de l'endettement...).

La présentation des comptes séparés de chacun des services budgétaires autres que ceux concernant les ports et les aéroports peut être plus succincte. Seuls sont exigés comme documents un état des opérations de fonctionnement, un état de la capacité d'autofinancement et un état des opérations en capital²⁴. La réglementation n'exige pas, par exemple, la présentation d'un bilan pour ces services. De fait, les pratiques antérieures des CCI étaient hétérogènes : celle de Brest ne produisait pas de bilan pour le service général, contrairement à celles de Morlaix et de Quimper. Après la fusion, la CCIMBO a repris les pratiques de l'ancienne CCI brestoise.

Toutefois, la chambre souligne l'intérêt de présenter un bilan du service général, ce qui permettrait notamment de mettre en exergue l'importance des avances et des prêts accordés par ce service de la CCIMBO aux différentes concessions, notamment lorsque le terme de celles-ci approche. Il peut s'agir en effet d'engagements importants²⁵, qui n'apparaissent pas dans le bilan consolidé de la CCIMBO²⁶.

Recommandation n° 2 Intégrer dans la présentation des comptes un bilan du service général faisant apparaître les avances et prêts accordés aux autres services.

3.1.3 Des spécificités comptables imposées par les contrats de concession

Les contrats de concessions portuaires « commerce » présentent tous des règles différentes pour le calcul des charges d'amortissement. Les comparaisons des résultats des concessions sont ainsi faussées. La CCIMBO préfère en conséquence se référer à la capacité d'autofinancement, qui ne tient pas compte des amortissements.

Ainsi, les comptes du port de commerce de Brest, ne comptabilisent en charge que les amortissements des biens achetés par le concessionnaire depuis 2009. En revanche, ceux des biens acquis par le concédant, qui représentent la majeure partie de l'actif, ne sont pas comptabilisés en charges.

En revanche, pour la concession « réparation navale » à Brest, la totalité des amortissements est comptabilisée en charge dans les comptes de la concession, qu'il s'agisse de biens acquis par le concédant ou par le concessionnaire. Les charges d'amortissement imputées sont de ce fait plus importantes.

²⁴ Les comptes des services budgétaires portuaires et aéroportuaires doivent présenter en outre un bilan, un tableau de financement et un tableau du fonds de roulement.

²⁵ C'est le cas notamment d'une avance remboursable de 8,5 M€ accordée par le service général à la concession de Roscoff en 2012 (cf. § 4.2.3).

²⁶ Les avances accordées aux concessions par le service général apparaissent à son actif et au passif du bilan des concessions. Un bilan consolidé annule les deux écritures et ne fait donc pas apparaître ces avances.

Enfin, dans le cadre de la concession du port de Roscoff, sont comptabilisés des amortissements de caducité, qui sont déconnectés des amortissements techniques et conduisent à une augmentation mécanique des charges en fin de concession.

3.1.4 L'absence d'une application informatique unique

Alors que la CCIMBO existe depuis la fin de l'année 2016, coexistent encore en son sein en 2019 les systèmes d'information des anciennes CCI. Celles de Morlaix et Quimper étaient équipées du même outil comptable alors que le site de Brest avait un autre système. L'existence d'applications différentes engendre des difficultés importantes, pour le suivi quotidien des comptes à l'échelle de la CCIMBO mais aussi pour la présentation des comptes annuels, qui sont produits à partir de logiciels différents selon les services.

Une même application informatique pour l'ensemble des services de la CCIMBO s'avère ainsi nécessaire. Dans sa réponse, la CCIMBO indique que depuis mai 2019 « *une cheffe de projet pilote le travail en cours avec des équipes mobilisées* ». Pour l'heure, l'absence de système unique, conjuguée à la complexité de l'architecture des comptes avec pas moins de 24 services budgétaires ou sections comptables distinctes, pourraient expliquer certaines erreurs constatées par la chambre. Les comptes approuvés par l'assemblée générale de la CCIMBO le 26 juin 2018 ont ainsi présenté un bilan pour la réparation navale brestoise déséquilibré avec une différence de plus de 1,5 M€ entre l'actif²⁷ et le passif²⁸.

Recommandation n° 3 Finaliser la mise en place d'un système d'information comptable unique pour l'ensemble de la CCIMBO

3.2 La situation financière de la CCIMBO

3.2.1 Les évolutions 2013-2018

3.2.1.1 Des produits d'exploitation en légère diminution à périmètre constant

Tableau n° 2 : Evolution des produits d'exploitation (cf. annexe 1)

	2013				2018
	CCI Morlaix	CCI quimper	CCI Brest	Total CCI 29	CCIMBO
Produits d'exploitation	14 911 172	23 558 542	63 121 997	101 591 711	74 900 451
Produits hors aéroport de Brest	14 911 172	23 558 542	40 265 718	78 735 432	74 900 451

Source : CCIMBO

²⁷ 68 483 540,34 €

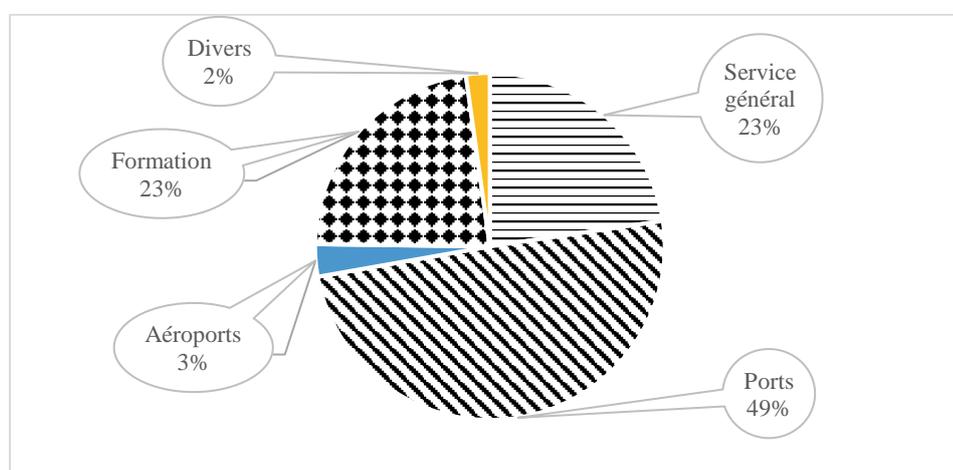
²⁸ 66 895 368,84 €

Les produits d'exploitation 2018 de la CCIMBO sont en apparence inférieurs de 26,27 % à la somme des produits d'exploitation des trois CCI finistériennes en 2013, en raison essentiellement d'une modification de périmètre. L'aéroport de Brest qui était géré par la CCI de Brest en 2013, l'est en effet depuis 2016 par une filiale distincte de la CCIMBO sur le plan juridique. Son activité n'est donc plus intégrée dans les comptes de la chambre consulaire.

A périmètre constant (sans l'aéroport de Brest), les produits d'exploitation totaux sont en diminution de 4,9 %. L'augmentation de 11 % de la vente de produits et services sur la période ne compense pas la forte diminution des recettes fiscales (-52,5 %).

En 2018, le service « ports » représente la moitié de l'activité consulaire, alors que le service général qui regroupe notamment les services aux entreprises n'en représente que 23 %.

Graphique n° 2 : Répartition des produits d'exploitation en 2018



Source : CCIMBO

3.2.1.2 Une évolution défavorable des recettes fiscales

Tableau n° 3 : Evolution des recettes fiscales (TFC)

	CCI de Brest	CCI de Quimper	CCI de Morlaix	CCIMBO	Total CCI
2013	9 021 317	4 925 320	4 118 344		18 064 981
2016	5 467 501	3 210 676	2 432 063		11 110 240
Evol 2016/2013	-39,40%	-34,80%	-40,90%		-38,50%
2018				8 574 204	8 574 204
Evol 2018/2013					-52,54%

Source : comptes exécutés

Les activités des CCI sont en partie financées par la taxe pour frais de chambre (TFC), payée par les entreprises, qui se compose d'une taxe additionnelle à la contribution foncière des entreprises (TACFE)²⁹ et d'une taxe additionnelle à la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (TACVAE)³⁰. Ces taxes sont perçues par l'Etat, qui les reverse aux CCI de région. Celles-ci les répartissent ensuite entre les CCI territoriales.

Au niveau national, le montant du produit de la TFC est passé de 1 368 M€ en 2013 à 775 M€ en 2018, soit une diminution de 43,4 %. Le produit de la TFC reversé aux CCI finistériennes a diminué quant à lui de 9,49 M€ soit une réduction de 52,5 %. Le réseau consulaire finistérien est ainsi touché plus durement que l'ensemble des CCI françaises.

Tableau n° 4 : Poids de la TFC dans le budget du service général

	Brest	Quimper	Morlaix	CCIMBO	Total
produits service général 2013	15 502 066	6 898 599	5 370 934		27 771 599
dont TFC 2013	9 021 317	4 925 320	4 118 344		18 064 981
part TFC 2013	58,2%	71,4%	76,7%		65,0%
produits service général 2018				19 728 634	
dont TFC				8 574 204	
part TFC 2018				43,4 %	

Source : comptes exécutés

Cette baisse des recettes fiscales impacte uniquement le service général et donc notamment les services aux entreprises. Elle n'a pas, en effet, été totalement compensée par d'autres recettes. Malgré une augmentation des produits non fiscaux de 1,4 M€, les recettes du service général en 2018 sont encore inférieures de 8,04 M€ à la somme des recettes des trois anciens services généraux en 2013. Tout au plus, peut-on noter la moindre dépendance à la TFC, celle-ci ne représentant plus que 43,4 % des recettes du service général en 2018 contre 65 % en 2013.

3.2.1.3 Une capacité d'autofinancement grevée par la diminution des recettes fiscales

Compte tenu des règles d'amortissement, qui sont très variables selon les concessions (cf. § 3.1.3) et qui impactent le résultat de manière différente, l'indicateur jugé le plus pertinent par la CCIMBO³¹ est la capacité d'autofinancement (CAF).

²⁹ La TACFE est due, sauf exonération spécifique, par les redevables de la cotisation foncière des entreprises (CFE). Elle est assise sur la base d'imposition à la CFE. Son taux est voté chaque année par la CCI de région.

³⁰ La TACVAE concerne uniquement les entreprises dont le chiffre d'affaires hors taxes est supérieur à 500 000 €. Son taux a diminué chaque année pour passer de 7,508 % en 2011 à 1,83% en 2018.

³¹ Le compte-rendu de la commission des finances du 1^{er} juin 2018 précise que « la CAF est un meilleur indicateur que le résultat de la performance ».

La CAF de la CCIMBO en 2018 s'élève à 4,75 M€, soit un montant inférieur à celui cumulé des trois anciennes CCI, de près de 10 % en 2013 et de 33 % en 2016. La dégradation plus forte de l'autofinancement depuis 2016 s'explique essentiellement par la diminution des recettes fiscales.

Parallèlement, l'endettement³² de la CCIMBO a diminué de 34,7 %, en raison notamment de la fin des concessions portuaires de Cornouaille³³ et du transfert de l'endettement de l'aéroport de Brest dans les comptes d'une filiale. La capacité de désendettement s'est ainsi sensiblement redressée passant de 11 ans en 2013 à 8 ans en 2018.

Tableau n° 5 : Capacité de désendettement

	2013				2016				2018
	CCI Morlaix	CCI Quimper	CCI Brest	Total	CCI Morlaix	CCI Quimper	CCI Brest	Total	CCIMBO
dettes financières	21 263 180	12 430 568	24 895 546	58 589 294	17 217 550	10 895 891	15 247 495	43 360 936	38 248 493
CAF	1 104 823	-663 642	4 820 216	5 261 397	1 007 385	2 442 520	3 653 006	7 102 911	4 751 554
Capacité de désendettement (dettes/CAF) en années	<i>19</i>	<i>-19</i>	<i>5</i>	11	<i>17</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	6	8

Source : comptes CCI Brest, CCI Quimper, CCI Morlaix et CCIMBO

3.2.2 Un bilan qui traduit une situation financière satisfaisante

3.2.2.1 Le prélèvement sur le fonds de roulement des CCI

L'article 33 de la loi de finances pour 2015 a opéré un prélèvement de 500 M€ sur l'ensemble des chambres de commerce et d'industrie disposant d'un fonds de roulement de plus de 120 jours de charges de fonctionnement, considérant qu'en leur qualité d'établissements publics, elles devaient participer à l'effort de redressement des finances publiques et qu'elles n'avaient pas vocation à constituer des réserves financières sur des recettes d'origine fiscale.

En Bretagne, trois CCI³⁴ auxquelles il était réclamé un total de 18,3 M€ ont déposé un recours devant le tribunal administratif de Rennes, arguant que leurs fonds de roulement n'étaient pas constitués principalement des excédents de recettes fiscales mais de recettes propres. Par ailleurs, elles ont contesté les critères de répartition du prélèvement global entre les CCI, estimant qu'il y avait eu une rupture d'égalité. Parallèlement à leur recours, deux des trois CCI ont versé les sommes demandées. Seule celle de Morlaix a refusé de verser les 7,3 M€ qui lui étaient réclamés³⁵.

³² En 2018, l'endettement était de 38,25 M€ dont 77,8 %, soit 29,04 M€, relevaient du service ports. La seule concession de Roscoff concentrait un endettement de 16,3 M€, soit 43% du total de l'endettement de la CCIMBO en 2017.

³³ 4,1 M€ d'emprunts ont été repris par exemple par le département du Finistère à la clôture des concessions de Cornouaille.

³⁴ Les CCI du Morbihan, de Saint-Malo-Fougères et de Morlaix.

³⁵ Elle soutient que la majeure partie de son fonds de roulement est constituée, non d'un excédent de recettes fiscales, mais du produit de la vente en 2001 des actions qu'elle possédait alors dans la compagnie aérienne Brit air. Elle considère en outre qu'elle se trouve pénalisée alors qu'elle avait accepté de se substituer à l'Etat en créant

Après le tribunal administratif en octobre 2017, la Cour administrative d'appel de Nantes a rejeté en février 2019 le recours déposé par les trois CCI, jugeant que ces dernières disposaient de fonds de roulement « excédant les ressources nécessaires pour assurer les missions qui leur incombent », et donc pouvaient « être prélevées ». La CCIMBO a introduit un recours contre cette décision devant le Conseil d'Etat en avril 2019. Néanmoins, la menace de ce prélèvement est de plus en plus prégnante.

3.2.2.2 La situation au 31 décembre 2018

Le total du bilan des CCI finistériennes (cf. annexe 2) a diminué de 27,9 % entre 2013 et 2018, passant de 460 M€ à 331 M€. Les immobilisations nettes de la CCIMBO en 2018 sont ainsi inférieures de plus de 30 % à la somme des actifs immobilisés des trois anciennes CCI finistériennes en 2013, en raison notamment de la filialisation de la concession de l'aéroport de Brest et de la clôture des concessions des ports de pêche de Cornouaille au 31 décembre 2017³⁶.

La situation financière de la CCIMBO telle qu'elle résulte de l'analyse du bilan en 2018 n'en demeure pas moins favorable. Le fonds de roulement brut est largement positif (27,57 M€). Le ratio d'indépendance financière³⁷ est de 2,41, ce qui est satisfaisant. Les disponibilités au sens large (y compris les valeurs mobilières de placement et les comptes de dépôt) sont en 2018 supérieures de 22,7 % à celles de 2013. Avec un montant de 53,7 M€, elles représentent désormais 16,2 % du total du bilan (9,5 % en 2013).

3.3 Les relations entre le service général et les concessions portuaires

3.3.1 Les contributions versées par les concessions « ports de commerce » au service général

Des prestations, telles que la gestion des personnels ou des finances, sont assurées par le service général de la CCIMBO au profit de chacune des concessions. Elles sont facturées sous forme d'une « contribution versée aux services » comptabilisée en charges sur les comptes des concessions.

3.3.2 Des règles de calcul formalisées et appliquées différemment selon les contrats

Deux des trois contrats font référence à une méthode pour calculer les contributions.

en 2013 un fonds d'intervention de 6 M€ permettant d'injecter dans l'économie locale des aides d'urgence pour soutenir les entreprises de l'agro-alimentaire qui étaient en difficulté sur son territoire.

³⁶ Les actifs des anciennes concessions des ports de pêche de Cornouaille qui dépassaient les 34 M€ ont été transférés vers un syndicat mixte créé à cet effet ; dans la nouvelle délégation de service public, la CCIMBO ne gère plus désormais que l'exploitation de ces ports.

³⁷ Le ratio d'indépendance financière est égal au montant des capitaux propres divisé par l'endettement à plus d'un an.

L'article 9.3.3. de l'avenant n°9 du cahier des charges de la concession d'outillages et d'ouvrages du port de Roscoff-Bloscon prévoit ainsi qu'entre 2013 et 2023, la contribution versée aux services ne pourra excéder 5,6 % des charges d'exploitation hors dotations aux amortissements.

Elle évolue donc en fonction des charges de la concession, indépendamment du travail effectué par le service général. Cette règle a été parfaitement respectée depuis son introduction en 2015.

Tableau n° 6 : Contribution versée au service général – Port de commerce de Roscoff

En €	2013	2014	2015	2016	2017
Charges d'exploitation hors dotations aux amortissements	1 743 628	1 778 931	1 821 962	1 763 656	1 784 838
Contributions versées aux services	125 000	102 461	102 036	98 773	99 959
Part	7,17%	5,76%	5,60%	5,60%	5,60%

Source : CRC

Pour la contribution de la concession de réparation navale de Brest, l'article 39 du cahier des charges prévoit que les frais généraux de la CCI sont évalués à 4 % au plus du montant des recettes perçues.

Toutefois, les modalités de calcul réellement appliquées aboutissent à un dépassement du plafond fixé, reposant sur le coût réel estimé des prestations du service général au profit des concessions.

La convention de la DSP du port de commerce de Brest ne fait référence à aucune règle pour calculer les contributions versées au service général. Les modalités effectivement appliquées sont, de fait, identiques à celles de la réparation navale.

Ainsi, pour les deux concessions brestoises, la contribution versée ne dépend pas de l'activité de la concession, mais du temps de travail que chacun des agents du service général y consacre³⁸.

3.3.3 Une contribution qui impacte de manière sensiblement différente les comptes des concessions

Globalement, les contributions versées au service général pour les trois concessions portuaires « commerce » de Brest et Roscoff ont augmenté de 15,6 % entre 2013 et 2018.

³⁸ Par exemple, il est considéré que la fonction traitement comptable pour les fournisseurs de la DSP « commerce » de Brest représente 0,48 ETP, la fonction traitement comptable pour les clients 0,33 ETP, etc. La part des salaires correspondant au temps de travail consacré aux concessions est ensuite remboursée au service général par les concessions. L'augmentation de la contribution pour la concession « réparation navale » s'explique à la fois par une augmentation des salaires mais aussi par une augmentation du temps consacré par le service général de 8,2% (3,806 ETP en 2017 contre 3,516 en 2013). De même, l'augmentation de la contribution versée par le port de commerce, s'explique notamment par une augmentation du temps consacré par le service général de 2,2% (6,09 ETP contre 5,96).

Tableau n° 7 : Contributions versées au service général (en euros)

Port de commerce du Bloscon	2013	2014	2015	2016	2017	2018	évol
Contribution versée au service général	125 000	102 461	102 036	98 773	99 959	104 764	-16,19%
Chiffre d'affaires (CA)	2 659 343	2 616 554	2 650 271	2 749 899	2 783 673	2 882 007	8,37%
Part de la contribution dans CA	4,70%	3,90%	3,90%	3,60%	3,60%	3,64%	
Réparation navale Brest							
Contribution versée au service général	291 900	297 000	303 000	353 000	363 590	369 000	26,4%
Chiffre d'affaires	3 869 660	6 692 314	7 292 383	4 089 101	3 512 910	3 524 147	-8,9%
Part de la contribution dans le CA	7,50%	4,40%	4,20%	8,60%	10,40%	10,47%	
Port de commerce de Brest							
Contribution versée au service général	479 521	488 000	498 000	538 000	554 000	562 300	17,26%
Chiffre d'affaires	10 330 396	10 180 053	10 640 704	10 407 904	10 406 669	11 302 262	9,41%
Part de la contribution dans le CA	4,6%	4,8%	4,7%	5,2%	5,3%	5,0%	

Source : CRC d'après les comptes

Toutefois cette évolution n'est pas uniforme selon les sites. Pour le port de commerce de Roscoff, alors que le chiffre d'affaires a augmenté de 8,4 %, la contribution a diminué de 16 % et ne représente plus que 3,6 % du chiffre d'affaires de 2018 (contre 4,7% en 2013).

Au contraire, la contribution versée par la concession réparation navale a augmenté chaque année (26 % au total sur la période), y compris lorsque le chiffre d'affaires diminuait. L'activité de la concession étant très variable d'une année sur l'autre, la part de la contribution dans le chiffre d'affaires est elle aussi variable, mais avec une tendance haussière, étant passée de 4,4 % en 2015 à 10,4 % en 2017.

De même, la contribution versée par la DSP « port de commerce » de Brest a augmenté de 17,3 % alors que le chiffre d'affaires est resté quasi-stable entre 2013 et 2017 (+0,7 %) avant d'augmenter de 8 % en 2018. La contribution représente 5 % environ du chiffre d'affaires de la DSP en 2017 et 2018 (contre 4,6 % en 2013).

3.3.4 Des différences de modes de calcul qui ne se justifient plus

Les différences de modalités de calcul des contributions entre Roscoff et Brest s'expliquent notamment par le fait que les concédants, comme les concessionnaires, étaient différents jusqu'en 2017. Aujourd'hui, les ports de commerce de Brest et de Roscoff sont propriété de la région et la CCIMBO est l'unique concessionnaire.

Si la nature et la quantité des prestations fournies par le service général varient naturellement selon les besoins et les modèles économiques des différentes concessions, il reste que les principes généraux de calcul et de maîtrise de l'évolution des contributions devraient être cohérents, s'agissant de l'intervention du même service à leur profit.

Ces principes de calcul devraient en outre être formalisés dans l'ensemble des contrats.

Recommandation n° 4 Mettre en cohérence entre les différentes concessions les principes de calcul des contributions versées au service général, les formaliser dans les conventions, et s’y conformer.

4 LA PLACE PORTUAIRE DE ROSCOFF

4.1 Une concession unique regroupant plusieurs activités

Le contrat de concession du port de Roscoff-Bloscon a été signé en 1973 pour une durée de 50 ans entre son propriétaire, l’Etat, et la CCI de Morlaix. La propriété du port a ensuite été transférée au département du Finistère en 1985³⁹ puis, à la région⁴⁰ par une convention de transfert du 15 décembre 2016. Avec la disparition de la CCI de Morlaix en 2016, la CCIMBO est devenue le concessionnaire. Le contrat, dont la durée n’a pas évolué, a fait l’objet de dix avenants depuis l’origine.

L’objet de la concession est l’exploitation, l’entretien et le renouvellement des ouvrages et outillages portuaires mis à disposition par le concédant sur le site du Bloscon à Roscoff. Le concessionnaire assure également la maîtrise d’ouvrage de tous les nouveaux investissements réalisés sur le port y compris la construction des quais et des môles, ainsi que le dragage des plans d’eau.

La concession de Roscoff englobe aujourd’hui une activité pêche (avec la gestion d’une halle à marée), une activité plaisance (port de plaisance ouvert en 2014) et une activité « commerce » avec une passerelle pour les transbordeurs et un quai pour les cargos.

4.2 Les comptes globaux de la concession du port de Roscoff

Conformément à la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires et comptables applicables, la CCI de Morlaix produit chaque année des comptes pour l’ensemble de la concession de Roscoff (cf. annexe 4).

³⁹ L’article 6 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 a transféré la compétence pêche et commerce des ports aux départements.

⁴⁰ Le transfert a été permis par l’article 22 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 dite loi NOTRÉ.

4.2.1 L'incidence des règles relatives aux amortissements des immobilisations

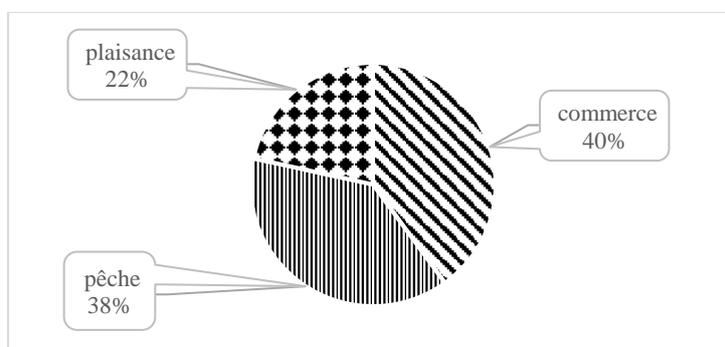
L'article 6.3 du cahier des charges de la concession prévoit que pendant toute la durée du contrat, le concessionnaire constitue chaque année des amortissements de caducité⁴¹. À l'issue de la concession, les biens de retour sont en effet restitués au concédant sans versement d'une indemnité au concessionnaire, alors que ce dernier doit financer l'intégralité des investissements, même les plus proches du terme de la concession. L'amortissement de caducité permet d'étaler sur la durée restante du contrat l'amortissement des nouveaux investissements réalisés par le concessionnaire. Il est en cela différent de l'amortissement technique, qui est basé sur la durée de vie du bien.

Toutefois, l'application d'amortissements de caducité pour les investissements réalisés pour l'extension du port de Roscoff, d'un montant total de près de 60 M€ entre 2012 et 2014, aurait entraîné des charges supplémentaires de près de 6 M€ par an jusqu'en 2023, date de fin de la concession. Cette charge a été considérée comme excessive, comparée au chiffre d'affaires, qui était de 6,4 M€ en 2014. Par un avenant n° 9 du 4 mars 2015, il a donc été décidé un régime dérogatoire pour ces travaux. Ainsi, les comptes de la concession de Roscoff combinent à la fois des amortissements de caducité, et des amortissements techniques pour tous les investissements liés à l'extension du port. L'application de règles différentes pour les amortissements brouille la lecture des résultats comptables et a incité le concessionnaire à privilégier le critère de la capacité d'autofinancement pour apprécier la santé financière de la concession.

4.2.2 Les comptes d'exploitation de la concession

Les produits d'exploitation de la concession ont augmenté globalement de 16,6 % sur la période 2013-2018, passant de 6,4 à 7,47 M€. Tous les secteurs ont progressé, mais de manière inégale. L'activité « plaisance », qui est la plus récente, a ainsi augmenté de 59,8 % tandis que les activités « commerce » et « pêche », plus anciennes, n'ont progressé que de 10,96 % et 6,18 %, tout en demeurant les plus importantes. Les amortissements représentent entre 25 et 30 % du total des charges sur la période.

Graphique n° 3 : Répartition des produits d'exploitation de la concession de Roscoff en 2018

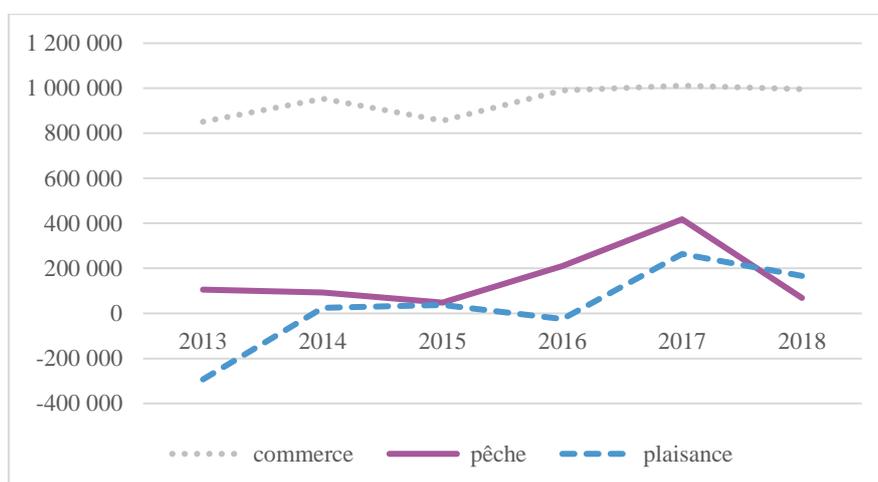


Source : source CCIMBO

⁴¹ Amortissement reposant sur un calcul financier, et qui permet la reconstitution, au plus tard à l'expiration de la concession, de la totalité des capitaux investis par le concessionnaire.

L'autofinancement de la concession, en augmentation de 85 % sur la période 2013-2018, est alimenté essentiellement par l'activité « commerce », qui en représente 81 % (cf. annexe 4).

Graphique n° 4 : Composition de la CAF



Source : CCIMBO

4.2.3 L'avance de 8,5 M€ accordée par le service général

Dans le cadre du financement de l'extension du port de Roscoff, dont les travaux ont été réalisés entre 2010 et 2014, le service général de la CCI de Morlaix a accordé une avance remboursable de 8,5 M€ à la concession⁴². Le préfet du Finistère avait accepté cette opération en 2010 à condition qu'une convention précisant les modalités de remboursement⁴³ soit signée. Or, si l'avance a effectivement été accordée en 2012, aucune convention spécifique n'a été signée entre la CCI et le concédant. L'avance est simplement mentionnée dans l'annexe 2-4 de l'avenant n° 9 du 4 mars 2015 au contrat de concession⁴⁴ signé avec le département du Finistère, qui était alors le concédant.

⁴² Cette somme a été inscrite au passif de la concession dans les capitaux permanents, dans la catégorie « prêts et avances inter-services ». Il s'agit donc de dettes qui ont vocation à être remboursées.

⁴³ L'article R. 712-36 du code de commerce prévoit en effet qu'une chambre de commerce et d'industrie ne peut utiliser une partie de ses ressources pour assurer l'équilibre d'une DSP sauf si celle-ci est consentie dans le cadre d'une convention avec l'autorité concédante. Le préfet du Finistère avait également posé comme condition à son accord à l'octroi de cette avance qu'elle ne soit pas grevée d'intérêts.

⁴⁴ Signé pour tenir compte du programme d'extension du port de Roscoff dans le règlement de la terminaison de la concession en 2023.

Dans le tableau prévisionnel de financement des investissements joint à cet avenant, il était prévu que la concession rembourse l'avance sur 8 ans, de 2014 à 2021, à raison de 1,06 M€ par an. La somme de 5,375 M€ aurait donc dû être remboursée fin 2018 au service général de la CCIMBO. En réalité, à cette date, la totalité de l'avance était toujours inscrite au passif de la concession. Le remboursement de l'avance n'avait donc pas encore débuté.

La situation financière de la concession, et notamment des ports de plaisance et de pêche qui ont entièrement bénéficié de l'avance, n'a apparemment pas permis à ce jour un début de remboursement. De fait, la capacité d'autofinancement de la concession a été inférieure de 3,6 M€ à ce qui avait été prévu dans l'avenant n° 9 pour les exercices 2013 à 2018. Par ailleurs, les investissements « récurrents » ont été supérieurs et les subventions reçues inférieures aux prévisions.

Si l'avance n'était pas remboursée avant la clôture de la concession, elle risquerait de se transformer en charge pour le service général de la CCIMBO, d'autant plus dans l'hypothèse où un nouveau concessionnaire serait choisi pour exploiter le port de Roscoff. L'actuel concessionnaire n'est en effet pas tenu contractuellement de rembourser cette dette à la fin de la concession. Il importe donc que la CCIMBO planifie le remboursement avant 2023 de cette avance.

Dans sa réponse, la CCIMBO a simplement précisé que les perspectives financières permettraient vraisemblablement de commencer le remboursement en 2021, sans toutefois s'engager sur un remboursement total en 2023.

Recommandation n° 5 Planifier et commencer à mettre en œuvre le remboursement au service général, selon les ressources disponibles, de l'avance de 8,5 M€ accordée en 2012.

4.3 Le port de commerce de Roscoff

4.3.1 Un port dépendant principalement d'un seul armateur

Le port de commerce de Roscoff accueille essentiellement des lignes régulières de transports de passagers et de fret par camions vers l'Angleterre et l'Irlande, sur des navires transbordeurs⁴⁵. L'activité est relativement stable sur la période 2013-2018 et représente entre 82 et 87 % du trafic de marchandises à Roscoff. Jusqu'en décembre 2018, deux armements se partageaient ce trafic. Le principal, l'armement breton Brittany Ferries, représentait en moyenne 92 % de l'activité. Le second, Irish Ferries, a annoncé son départ de Roscoff en décembre 2018. Le port de commerce se trouve ainsi totalement dépendant d'un seul armement pour l'activité de transport de passagers et de fret par camions.

Une activité de transport de marchandises diverses par cargos complète l'activité portuaire.

⁴⁵ Un navire transbordeur est désigné plus couramment sous le terme de « ferry ».

Tableau n° 8 : Transport de marchandises et de passagers – port de Roscoff-Bloscon

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fret transbordeurs (<i>en tonnes</i>)	414 838	380 293	412 854	405 063	382 535	398 676
Fret cargos (<i>en tonnes</i>)	70 572	87 159	75 456	68 052	75 216	60 017
Total fret(<i>en tonnes</i>)	485 410	467 452	488 310	473 115	457 751	458 693
Part des transbordeurs	85,5%	81,4%	84,5%	85,6%	83,6%	86,9%
Nombre de transbordeurs	430	423	390	409	398	423
Nombre de cargos	82	86	67	65	60	51
Nombre de passagers	538 373	514 472	528 221	520 341	517 148	547 488

Source : CCIMBO

4.3.2 Les incertitudes liées au Brexit

La décision en 2016 des britanniques de quitter l'Union européenne (« Brexit ») risque d'avoir pour l'activité portuaire des conséquences importantes, qui ne sont toutefois pas encore totalement identifiées.

Depuis 2016, les opérateurs économiques sont dans l'incertitude sur les conditions de ce retrait. La CCIMBO a néanmoins procédé aux aménagements minimaux nécessaires dans l'hypothèse où aucun accord ne serait signé entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni sur les conditions de cette sortie. Le port de Roscoff a ainsi accueilli de nouveaux services d'inspection douanière et mis en œuvre de nouvelles mesures de sécurité et de sûreté, liées notamment à l'immobilisation prolongée des camions. De nouveaux outils informatiques ont été mis en place en lien avec les services de l'Etat, notamment les douanes, pour optimiser les temps d'attente et pallier les risques d'engorgement.

Les conséquences du Brexit sur les comportements futurs des entreprises et des voyageurs sont encore difficilement prévisibles. Toutefois, à court terme, la place de Roscoff ne sera pas nécessairement la plus impactée. En effet, le nombre de rotations avec l'Angleterre a augmenté en 2019 sous l'impulsion notamment du gouvernement britannique⁴⁶. Par ailleurs, en cas de « Brexit dur », les flux commerciaux risquent d'être modifiés, notamment avec l'Irlande, dont les importateurs pourraient privilégier des liaisons directes évitant le double passage portuaire par Douvres et Liverpool⁴⁷. La compagnie Brittany Ferries a commencé à anticiper les conséquences du Brexit, avec l'ouverture en 2018 d'une nouvelle ligne entre l'Irlande, Roscoff et l'Espagne.

⁴⁶ Le ministère des transports britannique a annoncé en décembre 2018 qu'il avait contracté pour 107 M€ avec Brittany Ferries, DFDS et Seaborne, en vue de renforcer les capacités sur les liaisons transmanche. Ces liaisons additionnelles ont été décidées afin de dérouter une partie du trafic du Pas-de-Calais en prévision des possibles engorgements liés aux nouvelles formalités douanières. Elles représenteraient environ 10 % du trafic actuel transitant par le port de Douvres avant de desservir les principaux ports anglais, Poole, Portsmouth, Plymouth, Immingham ou Felixstowe. Ces contrats ont été signés notamment avec Brittany Ferries (46,6 M€ - 51,7 M€), qui assure des liaisons entre Portsmouth et Le Havre, Caen, Cherbourg et Saint-Malo, ainsi que Poole-Cherbourg et Plymouth-Roscoff. Après le report du Brexit de mars à octobre 2019, les contrats ont été dénoncés par le gouvernement britannique. Toutefois, Brittany Ferries a maintenu ces nouvelles liaisons.

⁴⁷ Actuellement, le Royaume-Uni forme en effet un pont terrestre entre Dublin et Bruxelles. La majorité des camions en direction de l'Irlande en provenance du continent traversent d'abord le Pas-de-Calais pour passer en Angleterre et ensuite passent vers l'Irlande via Liverpool.

L'accroissement du trafic vers l'Irlande risque toutefois d'être freiné par le manque de financements pour les investissements. Si l'Union européenne cherche effectivement à améliorer les liaisons directes entre le continent et l'Irlande, le projet de réaligement des corridors maritimes en cours de négociation au sein de ses instances privilégie les ports situés dans les régions qui rassemblent la majeure partie de la population et de l'activité économique de l'Union et qui sont les mieux desservies par le réseau routier, comme ceux du Benelux, du Pas-de-Calais et du Havre.

Le port de Roscoff ne pourra pas, à ce titre, solliciter les aides européennes spécifiques pour ses investissements.

Sans sous-estimer les difficultés, la CCIMBO indique qu'elle continue d'agir, tant au niveau européen que national, en faveur de l'inscription au réseau central du *cluster* portuaire Brest-Roscoff, préalable nécessaire avant toute inscription de Roscoff au corridor Atlantique qui permettrait alors d'accéder à des financements pour le développement de ses ports⁴⁸.

4.3.3 La situation financière du port de commerce

4.3.3.1 Une exploitation équilibrée

L'activité du port est essentiellement liée à celle des transbordeurs, qui est régulière et stable en volume avec 430 escales en 2013 et 423 en 2018. Sur la même période, le chiffre d'affaires a augmenté de 8,4 %, soit une hausse moyenne annuelle de 1,6 %.

Tableau n° 9 : Produits de l'activité commerce du port de Roscoff

(en euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiffre d'affaires	2 659 344	2 616 555	2 650 271	2 749 899	2 783 674	2 882 007
Autres produits	34 232	69 601	65 022	58 357	82 360	106 866
Total Produits d'exploitation	2 693 576	2 686 156	2 715 293	2 808 256	2 866 034	2 988 873
Produits financiers	50 829	36 568	-	-		
Produits exceptionnels	303 215	400 913	246 905	258 099	231 158	217 543
TOTAL DES PRODUITS	3 047 620	3 123 637	2 962 198	3 066 355	3 097 192	3 206 416

Source : comptes CCI de Morlaix et CCIMBO

Les charges d'exploitation du port de commerce ont baissé de 1,2 % sur la période 2013-2018 en lien notamment avec la diminution de 17,8 % des charges d'amortissement. Les charges réelles ont, en revanche, progressé sensiblement : les salaires ont notamment cru de 11,1 % sur 6 ans.

⁴⁸http://www.brest.port.fr/en/?option=com_acymailing&ctrl=archive&task=view&mailid=60&key=YYOCxKYs&tmpl=component

Tableau n° 10 : Evolution des charges du port de commerce

(en euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Autres achats	820 763	784 885	797 957	779 996	777 824	820 589
Impôts et taxes	30 643	29 742	25 453	17 265	26 648	66 761
Salaires et traitements	860 310	912 620	876 178	893 875	886 061	929 783
Charges sociales	309 963	324 140	312 616	314 556	321 775	318 170
Dot aux amortissements/immo	839 513	807 633	708 714	695 694	707 400	690 205
Dot aux amorts/actif circulant/prov.	17 210		16 180	11 259	11 860	3 372
Dot aux amorts/risques et charges	5 601	41 856	96 754	52 366	73 334	50 373
Autres charges	9 101	9 828	9 441	8 895	9 111	8 779
Contributions versées aux services	125 000	102 461	102 036	98 773	99 959	104 764
Total charges d'exploitation	2 708 141	2 689 025	2 632 712	2 558 123	2 592 197	2 674 626
Charges financières	263 968	267 660	265 643	258 437	252 526	250 842
Charges exceptionnelles	-	415	3 219	150	150	
TOTAL DES CHARGES	2 972 109	2 957 100	2 901 574	2 816 710	2 844 873	2 925 468

Source : comptes CCI de Morlaix et CCIMBO

4.3.3.2 La capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement, qui est considérée comme l'indicateur principal de la santé financière par le concessionnaire (cf. § 4.2.1.), est largement excédentaire sur toute la période et représente entre 32 et 36 % du chiffre d'affaire. Elle augmente sur la période et atteint en 2018 1 M€, soit une croissance de 17 % depuis 2013.

Tableau n° 11 : Capacité d'autofinancement du port de commerce de Roscoff

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018	évol 18/13
valeur comptable actifs cédés			3 219				
Dotation aux amortissements	1 079 247	1 066 827	1 038 571	976 242	1 009 517	960 873	-11,0%
bénéfice	75 511	166 536	60 624	249 645	252 319	280 949	272,1%
Sous-total	1 154 758	1 233 363	1 102 414	1 225 887	1 261 836	1 241 822	7,5%
produits de cession			9 200			1 700	
Quote-part des subventions	303 215	279 148	237 705	235 584	230 038	215 843	-28,8%
reprises sur amortissements		1 058		216	20 032	27 741	
pertes							
Sous-total	303 215	280 206	246 905	235 800	250 069	245 284	-19,1%
CAF	851 543	953 158	855 509	990 087	1 011 767	996 538	17,0%

Source : comptes CCI de Morlaix et CCIMBO

4.3.3.3 Le financement des investissements du port de commerce

- **Les investissements sur la période 2013-2018**

Tableau n° 12 : Tableau de financement du port de commerce de Roscoff

(en euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Immobilisations mises en concession	269 424	398 804	224 534	207 808	260 406	382 720	1 743 696
Remboursement des emprunts	26 466	601 420	53 813	58 111	60 535	61 309	861 655
Augmentation du fonds de roulement	1 339 478	77 840	586 361	755 638	698 363	554 208	4 011 888
Total des emplois	1 635 368	1 078 065	864 709	1 021 557	1 019 303	998 237	6 617 238
Capacité d'autofinancement	851 543	953 158	855 509	990 087	1 011 767	996 537	5 658 600
Cessions			9 200			1 700	10 900
Subventions d'investissements	503 825	124 907		31 470	7 537		667 738
Augmentations des dettes financières	280 000						280 000
Total ressources	1 635 368	1 078 065	864 709	1 021 557	1 019 303	998 237	6 617 238

Source : comptes CCI de Morlaix et CCIMBO

Le coût de l'extension du port de Roscoff (pêche-commerce-plaisance) entre 2010 et 2014 s'est au total élevé à 59,6 M€, financé pour partie par des subventions publiques (15,7 M€), par des emprunts (29,8 M€), par une avance remboursable du service général de la CCI (8,5 M€), par une subvention de la CCI (3,5 M€) et pour le solde par l'autofinancement.

La fraction des travaux concernant le seul port de commerce n'a représenté que 16,5 % du total (9,9 M€ sur 59,8 M€) et a été essentiellement autofinancée. Depuis la réalisation des travaux, les financements propres disponibles sont largement supérieurs aux emplois. Sur la période 2013-2018, la CAF cumulée (5,66 M€) a ainsi été trois fois supérieure aux nouvelles immobilisations (1,74 M€).

L'activité « commerce » de la concession est donc largement excédentaire.

- **Les investissements sur le port de commerce depuis 2018**

Les travaux réalisés à partir de 2018 concernent à la fois des investissements classiques, liés à la rénovation des équipements portuaires, et d'autres, liés directement au Brexit. Parmi ces derniers, certains travaux de sécurisation du site portuaire (remplacement des clôtures, de l'éclairage...) ont été réalisés à la demande du gouvernement britannique, qui les a financés intégralement.

Le budget 2019 prévoit ainsi 890 000 € d'investissements liés directement au Brexit, comme des locaux pouvant accueillir le surcroît d'activités douanières. De fait, le nombre de douaniers sur le site est passé de 18 à 36 entre 2017 et 2019. La CCIMBO devrait également construire un poste d'inspection frontalier (PIF) définitif pour environ 2,8 M€ entre 2020 et 2021. Ces dépenses devraient être financées à l'aide de subventions publiques.

5 LE PORT DE COMMERCE DE BREST

5.1 Un ensemble portuaire partagé entre plusieurs propriétaires

Le port de Brest est aujourd'hui partagé entre un port militaire, qui accueille une partie importante de la flotte militaire française et une partie des anciens arsenaux de la Marine⁴⁹, des ports de plaisance propriétés de collectivités territoriales, ainsi qu'un port de pêche, un port de commerce et une aire de réparation navale propriétés de la région⁵⁰. La zone industrialoportuaire qui entoure les bassins du port de commerce est partagée entre la région et Brest Métropole.

5.2 Le périmètre de la concession du port de commerce

5.2.1 L'attribution et l'objet de la concession

Une concession pour l'activité « commerce » du port avait été conclue le 18 novembre 1959 avec la CCI de Brest pour une durée de quarante ans. Elle faisait suite à d'autres concessions qui s'étaient succédé au cours du siècle précédent. La concession de 1959 a été prorogée par avenants successifs jusqu'au 31 décembre 2008.

Pour la renouveler, la région a décidé de lancer une consultation en avril 2008. La nouvelle concession a été attribuée le 19 décembre 2008 à la CCI de Brest, à laquelle la CCIMBO a succédé.

La région a confié dans ce cadre l'exploitation d'une grande partie du port de commerce de Brest⁵¹. Il est prévu que le concessionnaire « assure l'entretien, le renouvellement et le développement des installations, ouvrages et outillages ». Il est rémunéré par les résultats financiers de l'exploitation et il gère le port « à ses risques et périls ». La région lui accorde également une autorisation d'occupation constitutive de droits réels sur le domaine public compris dans le périmètre. Celui-ci comprend les terre-pleins et l'outillage (grues, hangars, etc.), mais pas les quais et les bassins, qui restent de la responsabilité du concédant. Il inclut en revanche les sous-sols des surfaces concédées, notamment les réseaux enterrés.

La durée du contrat était initialement de dix ans à compter du 1^{er} janvier 2009. Elle a été prolongée jusqu'au 30 juin 2020 par avenant du 21 janvier 2019.

⁴⁹ Aujourd'hui gérés par une société anonyme dénommée Naval Group.

⁵⁰ Dans le cadre de la loi du 13 août 2004 (« acte II de la décentralisation »), le port de commerce de Brest a été transféré par l'Etat à la région Bretagne à compter du 1^{er} janvier 2007. La région s'est ainsi substituée à l'Etat dans ses droits et obligations pour exercer les prérogatives de l'autorité concédante sur la concession d'outillage public du port de commerce de Brest. Celle-ci avait été conclue le 18 novembre 1959 entre l'Etat et la chambre de commerce et d'industrie de Brest pour une durée de quarante ans et arrivait à échéance le 31 décembre 2008.

⁵¹ La délégation de service public (DSP) « port de commerce » s'étend sur la majeure partie du domaine portuaire propriété de la région mais pas la totalité. Ainsi les quais autour des trois bassins les plus à l'ouest et les bassins 1, 2 et 3 en sont exclus et sont gérés directement par les services de la région. La halle à marée du port de pêche, située pourtant géographiquement au sein du port de commerce, est aujourd'hui gérée dans le cadre d'une DSP spécifique attribuée à une société anonyme, filiale de la CCIMBO. L'aire de réparation navale qui comprend notamment les trois formes de radoub existantes est gérée dans le cadre d'une concession distincte.

5.2.2 Les équipements gérés par la CCIMBO

La CCIMBO exploite le port de commerce de Brest qui est divisé en plusieurs zones dénommées « terminaux ».

Un terminal « marchandises diverses » comprend un terre-plein de stockage (52 000 m²), des magasins de stockage (14 000 m²) et des postes à quai spécialisés dans le déchargement de ferraille, de sable, ou de ciment.

Un terminal est spécialisé dans l'accueil de matières premières agricoles comme les graines ou les tourteaux de soja, les graines de colza ou encore les tourteaux de tournesol. Il comprend deux quais de déchargement, sept magasins de stockage à plat, huit silos verticaux reliés aux quais par bandes transporteuses et une station de chargement/déchargement rail/route. Ces équipements permettent de décharger deux navires simultanément, de stocker plus de 130 000 tonnes de marchandises et d'acheminer par fer des trains complets.

Un terminal multimodal permet l'accueil de conteneurs en provenance du monde entier grâce à des liaisons par feeders⁵² avec des grands ports maritimes français ou européens. Il comprend un quai de 600 mètres de long avec un tirant d'eau de 10 à 11,50 m, 20 000 m² de terre-plein de stockage, une passerelle Ro-Ro⁵³, ainsi que de vastes terre-pleins équipés de 320 prises électriques pour conteneurs et remorques frigorifiques.

Un terminal d'hydrocarbures comprend notamment un quai de 400 mètres, deux postes hydrocarbures et un poste gazier.

5.2.3 Les activités portuaires non assurées par la CCIMBO

Un port de commerce ne peut fonctionner qu'avec la présence d'un ensemble de métiers différents qui concernent les navires (pilotes, remorqueurs, lamaneurs) ou l'activité commerciale (dockers, transitaires). Lorsque l'offre de ces services est insuffisante, l'exploitant portuaire peut suppléer la carence de l'initiative privée. L'activité de remorquage et de lamanage est ainsi assurée dans d'autres ports bretons directement par le concessionnaire, faute d'acteurs privés sur place. La convention de DSP du port de Brest prévoit d'ailleurs cette possibilité. Toutefois, le remorquage⁵⁴ et le lamanage⁵⁵ à Brest et Roscoff constituent depuis plusieurs années une activité suffisante pour être assurée par des professionnels indépendants sans que la CCIMBO ait à les financer. L'équilibre financier du remorquage est possible notamment grâce à l'activité de réparation navale qui occupe une partie importante de l'activité des remorqueurs.

⁵² Feeder : navire de petit tonnage qui a pour objet de répartir, sur différents ports, 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. Au fil des ans, des lignes régulières de navires collecteurs ont été mises en place par les armateurs comme solution au gigantisme des navires ne pouvant délivrer tous les ports.

⁵³ Une passerelle Ro-Ro (roll on-roll off) permet le débarquement des véhicules routiers.

⁵⁴ Le remorquage est en effet indispensable pour les entrées et les sorties de navires du port de Brest mais aussi pour la sûreté incendie et pollution du port et de la rade.

⁵⁵ Les services du lamanage consistent en l'amarrage, le désamarrage et le déhalage des navires de commerce en escale dans les ports pour leurs opérations commerciales. A Brest et Roscoff, ce service est assuré par la « SCOP des lamaneurs des ports de Brest et de Roscoff » composée de 18 marins.

5.3 L'évolution de l'activité

5.3.1 Une activité en diminution sur la période 2013-2018

Sur la période 2013-2018, le trafic de marchandises a diminué de 2,8 %, et même de 10,9 % si on exclut un trafic exceptionnel en 2018 lié aux travaux d'extension du port⁵⁶.

Après une augmentation des tonnages débarqués entre 2005 et 2010, de 2,5 à 3 millions de tonnes, l'activité portuaire a connu une forte régression. Entre 2013 et 2017, elle a diminué de 16,5 %. Tous les secteurs ont été touchés. Le volume des vracs solides agro (engrais, aliment pour bétail) qui était le premier trafic du port en 2013 a diminué de près de 16 %, et celui des marchandises diverses (viandes congelées, poudres de lait ou pommes de terre) a chuté de 27,8 %. Les raisons de ces diminutions sont diverses et varient selon les secteurs. Le trafic de vracs agro est tributaire de l'activité des usines de fabrication d'aliments, qui dépend elle-même de celle de l'agriculture. Les exportations de poulet congelé ont été impactées par les difficultés des entreprises industrielles du secteur. Les vracs solides non alimentaires (ciment, sable, ferraille ...) dépendent de l'activité du secteur du bâtiment qui, après une forte chute en 2014 et 2015, s'est néanmoins redressée depuis 2016.

L'année 2018 est particulière. Le trafic a en effet augmenté de 16,3 % par rapport à 2017, soit 392 000 tonnes supplémentaires, ce qui traduit un redressement remarquable par rapport aux quatre années précédentes. Ce net rebond est toutefois en partie à relativiser puisqu'il comprend les trafics de 233 000 tonnes de sable, de terre et de ferraille nécessaires à la construction de l'extension du port. Sans ces trafics exceptionnels, la hausse resterait néanmoins importante (+6,6 %), grâce notamment à la progression de 13,5 % des trafics de vracs solides agro, et à la hausse de 9,9 % des trafics pétroliers. En revanche, les autres trafics sont stables voire en légère diminution comme les marchandises diverses (-1,6 %) constituées notamment des conteneurs (-4,6 %).

Tableau n° 13 : Evolution trafic commercial

(en tonnes)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Evolution 2013/2018
Vracs solides non agro (avec travaux polder)	521 715	455 212	399 248	392 450	457 142	686 189	+31,5%
Vracs solides non agro (sans travaux polder)	521 715	455 212	399 248	392 450	457 142	452 966	-13,2 %
Vracs solides agro	825 378	896 547	825 928	936 351	695 138	788 991	-4,4%
Vracs liquides agro	128 318	111 918	93 254	101 303	85 766	87 320	-32,0%
Vracs liquides énergie	821 875	790 026	749 577	819 234	746 797	821 018	-0,1%
Marchandises divers	575 243	504 783	444 804	386 068	415 133	408 597	-29,0%
Total	2 872 529	2 758 486	2 512 811	2 635 406	2 399 976	2 792 115	-2,8%
Total sans polders	2 872 529	2 758 486	2 512 811	2 635 406	2 399 976	2 558 842	-10,9%

Source : rapports d'activité

⁵⁶ Il s'agit en effet d'une activité spécifique financée par le propriétaire du port pour ses propres besoins et qui ne correspond pas à une activité commerciale externe du port de commerce.

5.3.2 Une activité inférieure aux prévisions

Les prévisions de trafic entre 2009 et 2018, définies à l'annexe 9.1 du contrat de DSP, n'ont pas été atteintes. En 2013, l'activité était déjà inférieure de 8,6 % aux prévisions. En 2017, elle avait encore diminué et était inférieure de 19,9 % aux prévisions contractuelles.

Tableau n° 14 : Différences entre prévisionnels DSP et trafics réalisés en 2018

	2018 (hors travaux extension polder)		
	Référence DSP	Tonnage réel	Différence
Vracs solides non agro	960 000	452 966	-52,8%
Vracs solides agro	649 992	788 991	21,4%
Vracs liquides agro	104 088	87 320	-16,1%
Vracs liquides énergie	936 000	821 018	-12,3%
Marchandises divers	306 310	408 597	33,4%
Total	2 956 390	2 558 892	-13,4%

Source : CCIMBO

En 2018 (hors travaux d'extension du polder), bien qu'en hausse de 6,6 % par rapport à 2017, l'activité est demeurée inférieure de 13,4 % aux projections.

Le tonnage des vracs solides non agro est par exemple inférieur de moitié, en raison notamment de l'abandon du projet de construction d'une usine de clinkers⁵⁷ qui aurait apporté un trafic de 260 000 tonnes. Les trafics de carburants sont également inférieurs aux prévisions. L'insuffisance de ces deux trafics n'a pu être contrebalancée par la bonne tenue de ceux de matières premières agricoles et de marchandises diverses, dont les tonnages ont été supérieurs de 33,4 % aux prévisions. L'arrivée de nouveaux trafics comme celui du lait infantile produit depuis 2016 par une nouvelle usine à Carhaix explique par exemple 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 est ainsi en 2018 sensiblement différent de celui prévu dans le contrat de DSP. Les vracs solides non agro (ciment, clinker, ferrailles, sable...) représentent ainsi 17,7 % alors que les prévisions étaient de 32,5 %. La part des produits pétroliers et des vracs liquides agro correspond approximativement aux prévisions établies en 2008 avec respectivement environ 32 % et 3,5 % du trafic du port de commerce. En revanche, celle des marchandises diverses, de 16 %, est largement supérieure aux 10,4 % prévus.

⁵⁷ Clinker : 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).

5.3.3 Les difficultés de mise en œuvre du plan de développement initial

Dans le plan de développement commercial joint à la convention de DSP figure l'objectif d'insérer le port de Brest dans les autoroutes de la mer, projet européen de transfert d'une partie du trafic routier de marchandises vers un mode de transport maritime. Il s'agissait dans un contexte de croissance attendue du trafic routier entre le sud et le nord de l'Europe d'une part, et entre l'Europe et l'Asie, d'autre part, de desserrer la pression qui pèse à la fois sur le réseau routier européen et sur l'axe maritime Manche/Mer du Nord.

L'ensemble du trafic n'étant pas transférable vers la mer, le projet était centré sur des produits de masse ou de faible valeur. Le développement du port de Brest, de par sa situation au cœur des voies maritimes Nord-Europe, Ouest-Europe, Sud-Europe, sa proximité avec l'Irlande et le Portugal, et les liaisons ferroviaires possibles avec Paris, était donc considéré comme une option intéressante.

Le projet Atlantis (*Atlantic Intermodal Services*) a été retenu en juin 2015 par la Commission européenne après un appel à projets. Il porte sur le lancement de nouveaux services d'autoroutes de la mer, qui doivent à terme relier les ports de Brest, Liverpool et Leixoes et leurs hinterlands⁵⁸ respectifs, permettant qu'une partie des marchandises actuellement transportées par camions le soit à terme par voie maritime. Un objectif annuel de 15 000 conteneurs ou remorques routières non accompagnées est visé, soit le tiers du trafic 2018 de conteneurs à Brest. La CCIMBO a réalisé une étude de faisabilité en 2016 et la nouvelle ligne devait démarrer en 2017. Le projet a par ailleurs bénéficié de 2,2 millions d'euros d'aides européennes, soit la moitié de son budget.

Toutefois, outre des difficultés liées à la définition d'une gouvernance entre les ports concernés, les compagnies maritimes et les logisticiens, et celles pour mettre au point l'interfaçage des systèmes informatiques pour parvenir à un guichet logistique unique, des travaux d'infrastructures apparaissent nécessaires pour mener à bien ce projet. Il faudrait à Brest améliorer notamment l'offre de services ferroviaires sur place et réaliser des travaux de dragage. Force est de constater que cette autoroute de la mer passant par Brest n'existe toujours pas en 2019.

⁵⁸ Zone d'influence et d'attraction économique d'un port.

5.3.4 L'extension du port de Brest

5.3.4.1 Un projet important porté par la région

Programmé sur plusieurs années (2017-2024), le projet d'extension du port de Brest a pour objectif de développer les activités industrielles actuelles en facilitant l'accès de navires plus importants⁵⁹ aux quais existants, et de favoriser l'implantation de nouvelles filières dédiées notamment aux énergies marines renouvelables (EMR), avec l'aménagement d'un nouveau terminal industrialo-portuaire. Celui-ci sera constitué d'un quai accessible à des grands navires aux forts tirants d'eau et d'une zone industrielle accolée, aménagée en partie sur l'ancien polder construit à la fin des années 1970⁶⁰, et en partie sur un nouveau polder de 14 hectares construit à proximité immédiate du nouveau quai.

Ce projet, porté d'abord par la région, a été intégré dans le contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020⁶¹. Le coût estimé en 2015 était de 220 M€, dont 134 M€ apportés par la région, 15 M€ par le fonds européen de développement régional (FEDER), et 70,65 M€ par d'autres financeurs. Le conseil régional, par une délibération du 18 juin 2015, votée à l'unanimité, a autorisé son président à « *poursuivre les procédures nécessaires à la réalisation du projet* ». Depuis, les travaux ont avancé selon le calendrier prévu. La jonction entre le quai et la digue a été réalisée en décembre 2018. Le nouveau polder devrait être terminé en 2021 et stabilisé en 2024. Parallèlement, les travaux de stabilisation et d'aménagement de l'ancien polder ont été réalisés en 2019 avec la mise à la disposition des industriels d'une parcelle de 6 hectares. Le nouveau quai dédié aux EMR devrait être opérationnel en 2020.

Ce projet n'est pas porté financièrement par la CCIMBO mais devrait avoir à terme des conséquences positives pour le développement commercial du port de Brest.

5.3.4.2 Des conséquences limitées à court terme sur l'activité du port de Brest

Le premier motif pour la réalisation de ce projet est le soutien à la filière des EMR. Pour le conseil régional de Bretagne, l'enjeu est de permettre « *la sécurisation de l'approvisionnement électrique de la péninsule bretonne conformément aux orientations du pacte électrique breton signé le 14 décembre 2010*⁶². *Le développement des 1000 MW d'énergie renouvelable en provenance de l'éolien offshore ne peut se réaliser sans la mise en place d'une logistique portuaire adaptée.* »⁶³ Le projet brestois est ainsi en grande partie né de cet objectif.

⁵⁹ Il s'agit de développer les capacités d'accueil des navires en renforçant l'accessibilité nautique du port via un nouveau calibrage des chenaux d'accès par des opérations de dragage.

⁶⁰ Ce polder a été construit notamment avec les sédiments dragués lors de la construction de la forme 3 de la réparation navale et était depuis une vaste friche.

⁶¹ A la page 16 du CPER, il est indiqué : « *La modernisation des ports bretons dans l'objectif d'y développer une filière de référence des énergies marines renouvelables est une priorité régionale partagée, retenue par le présent contrat de plan, en cohérence avec le programme opérationnel du FEDER. [...]. Cette orientation retient notamment le grand projet régional de développement du port de Brest [...]* ».

⁶² Le pacte signé en 2010 prévoyait un objectif de 1000 MW d'électricité produite par de l'éolien offshore en 2020 en Bretagne.

⁶³ Délibération du 18 juin 2015 du conseil régional de Bretagne.

Toutefois, l'objectif de 1000 MW ne pourra être atteint avant plusieurs années⁶⁴, ce qui limite l'impact immédiat du nouveau terminal dédié aux EMR. Si un premier champ d'éoliennes situé en baie de Saint-Brieuc d'une puissance de 496 MW devrait être installé en 2023⁶⁵, en revanche, aucun autre appel d'offres n'a encore été lancé par l'Etat. Les ambitions françaises de développement de nouveaux parcs éoliens en mer ont en effet été revues à la baisse. Alors que la région Bretagne escomptait de nouveaux appels d'offres pour un total de 750 MW dans l'éolien flottant d'ici 2022, seuls deux, de 250 MW chacun, sont prévus dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) adoptée fin 2018 par l'Etat, le premier pour la Bretagne en 2021, et le second pour la Méditerranée en 2022. Par ailleurs, aucun nouvel appel d'offres pour des parcs éoliens « posés » n'est prévu en France avant 2023. Dans le meilleur des cas, l'impact éventuel de ces nouveaux projets pour l'économie brestoise ne sera pas effectif avant 2025.

L'installation des 62 éoliennes prévues pour le parc de la baie de Saint-Brieuc devrait avoir, dans la meilleure des hypothèses, un effet positif sur l'activité à Brest, mais pas avant 2021. Les éoliennes elles-mêmes seront construites au Havre. En revanche, leurs fondations (« jackets ») devraient être construites à Brest, d'après le promoteur privé du projet, nécessitant l'emploi de 250 personnes entre 2021 et 2023. La future usine de jackets devrait être une source de recettes pour l'exploitant portuaire sous forme d'autorisations d'occupation temporaire. En outre, les mouvements de navires entre la rade de Brest et la baie de Saint-Brieuc auront une incidence sur les recettes portuaires.

5.4 Une situation financière équilibrée

5.4.1 Les équilibres généraux

Tableau n° 15 : Produits concession « port de commerce » (détail en annexe 5)

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Evol 18/13
Chiffre d'affaires	10 330 396	10 180 053	10 640 704	10 407 904	10 406 670	11 302 262	9,41%
Autres produits dont reprises/prov	1 378 805	1 298 095	2 044 521	1 954 383	1 005 099	939 195	-31,88%
Produits financiers	302 074	225 762	163 341	180 969	187 996	92 020	-69,54%
Produits exceptionnels	319 964	451 237	449 974	508 719	544 685	495 459	54,85%
TOTAL DES PRODUITS	12 329 489	12 155 146	13 298 539	13 051 975	12 144 449	12 828 936	4,05%

Source : CCIMBO

⁶⁴ Il faut en effet un minimum de six ans entre le lancement d'un appel d'offres et la mise en service d'un parc éolien.

⁶⁵ Un des derniers recours concernant le champ d'éoliennes de la baie de Saint-Brieuc a été purgé devant le Conseil d'Etat, fin juillet 2019.

Le chiffre d'affaires⁶⁶ progresse de 9,41 % entre 2013 et 2018, grâce surtout aux produits liés aux services portuaires (mise à disposition au terminal vrac agro-alimentaire de silos verticaux et de magasins reliés par tapis...) et aux locations de terre-pleins. Les taxes sur les navires et les marchandises sont en revanche relativement stables, en corrélation avec l'évolution du trafic portuaire. Il est à souligner qu'aucune recette d'exploitation d'origine publique ou d'origine consulaire n'est comptabilisée.

Les charges augmentent de 4,7 % sur la période. La croissance importante des charges d'amortissement (105 %) est compensée par un ensemble d'économies réalisées sur les « autres achats » passés de 4 M€ en 2013 à 3,1 M€ en 2018. Les dépenses d'entretien sur les équipements sont ainsi passées de 1,1 M€ à 0,78 M€. En revanche, les charges de personnel ont augmenté de 18,5 % sur la période 2013-2018, ce qui paraît élevé, compte tenu de la stabilité relative de l'activité. Les charges sociales supplémentaires liées à la prise en charge de la pénibilité (hausse chiffrée à 7,5 % par la CCIMBO) n'expliquent pas toute l'augmentation. Dans sa réponse, la CCMBO indique que les différentes négociations annuelles nationales conclues au sein de l'Union des ports français (UPF) dans un contexte de tensions sociales accrues expliquent l'augmentation importante des rémunérations et des charges sociales ces dernières années.

La capacité d'autofinancement (CAF) demeure à un niveau élevé et relativement stable sur la période, autour de 2 M€ par an, en raison de l'écrêtement imposé par le mécanisme contractuel du fonds spécial (cf. paragraphe 5.4.6). La CAF nette (après remboursement des dettes financières) est encore largement positive (le premier emprunt date de 2013 et les premières annuités de 2014).

Tableau n° 16 : Capacité d'autofinancement

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CAF	2 337 852	1 968 733	1 408 243	2 000 000	1 876 641	2 399 317
CAF nette	2 337 851	1 790 494	1 224 908	1 662 309	1 434 959	1 948 806

Source : CCIMBO

5.4.2 Les produits

5.4.2.1 La procédure de mise en place des tarifs

Les montants actualisés des différentes redevances ou tarifications relatives à l'outillage ou à la location de terrains sont affichés sur le site internet du port de Brest. Selon l'article R. 5321-11 du code des transports, les tarifs sont fixés par la personne publique dont relève le port, le cas échéant sur proposition du concessionnaire. Conformément à la convention, les tarifs pour l'année N sont proposés par la CCIMBO à la région avant le 1^{er} octobre N-1 après consultation des usagers du port au sein du conseil portuaire. L'article 42 de la convention de DSP précise que « *la fixation des tarifs doit respecter les principes d'égalité de traitement des usagers et utilisateurs potentiellement concernés ainsi que les règles du droit de la concurrence* ».

⁶⁶ Les produits du port de commerce sont constitués de trois types de recettes : les droits de ports et les taxes sur les marchandises qui sont des recettes perçues par les douanes et ensuite reversées à la CCIMBO ; les recettes liées à l'outillage public et aux services portuaires) ; les recettes liées à l'exploitation des terre-pleins et des terrains sont perçues directement par la CCIMBO.

5.4.2.2 L'impossibilité pour la CCIMBO de contrôler le reversement par les douanes des taxes portuaires

5.4.2.2.1 Les modalités de collecte 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 comprennent notamment, pour les ports de commerce, des redevances sur les navires, les marchandises ou les passagers.

Conformément à l'article L. 5321-3 du code des transports et à l'article 285 du code des douanes⁶⁷, les redevances composant le droit de port sont perçues par le service des douanes et non par le concédant ou le concessionnaire. Dans le cas d'un port relevant d'une collectivité territoriale, l'article R. 5321-16 du code des transports précise que les redevances sont reversées à « *la personne publique dont relève le port ou, si le contrat de concession le prévoit, le concessionnaire* ». Au cas présent, le contrat prévoit explicitement que la CCIMBO est autorisée à percevoir les droits de port.

5.4.2.2.2 L'impossibilité pour la CCIMBO de maîtriser la liquidation des droits de port

Les droits de port ont représenté 35 à 40 % du chiffre d'affaires du port de commerce de Brest entre 2013 et 2018. Il s'agit donc de recettes significatives sur lesquelles la CCIMBO n'a pourtant pas une maîtrise complète. L'administration des douanes reverse chaque mois directement à la CCIMBO un montant global pour chaque type de redevance (après prélèvement d'une commission proche de 1 %), mais qui n'est pas détaillé, interdisant ainsi toute liquidation précise des créances. La CCIMBO ne peut ainsi relier la somme perçue avec une activité portuaire déterminée. La recette interrégionale des douanes a reversé par exemple en décembre 2018 un montant de 13 459 € correspondant à la redevance sur les marchandises mais sans aucun détail permettant à la CCIMBO de vérifier si la somme perçue est exacte⁶⁸. Le refus du service des douanes⁶⁹ de justifier les sommes reversées est une difficulté récurrente à laquelle sont confrontés les gestionnaires de port et leurs commissaires aux comptes.

⁶⁷ Celui-ci précise en effet que « *les redevances composant le droit de port sont perçues comme en matière de douane* ».

⁶⁸ Il n'y a ainsi aucune précision sur les navires et la période concernés. La CCIMBO ne peut donc vérifier si la somme perçue est exacte.

⁶⁹ Interrogée sur cette question, l'administration des douanes a avancé les explications suivantes : selon l'article 26 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983, portant droits et obligations des fonctionnaires, « *les fonctionnaires sont tenus au secret professionnel dans le cadre des règles instituées dans le code pénal* ». En outre, les redevances composant les droits de port sont perçues « *comme en matière de douane* » conformément à l'article 285 § 4 du code des douanes. Or, les agents des douanes 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 fonctions. L'article R. 5312-74 du code des transports permet aux services des douanes de transmettre aux ports, les montants globaux des recettes en matière de droits de port mais il ne prévoit pas la transmission de l'ensemble des déclarations de liquidation des droits de port. En tout état de cause, cet article n'a pas pour objet de lever le secret professionnel. Aussi, les informations individuelles figurant sur les déclarations transmises aux services de la douane et destinées à permettre la liquidation des droits de port, ne peuvent être communiquées aux autorités portuaires ni à leurs commissaires aux comptes.

Certes, la CCIMBO a accès aux déclarations déposées auprès des douanes par les commissionnaires de transport qui interviennent au nom de leurs clients armateurs, et elle est en capacité d'évaluer les montants de redevances sur les navires et sur les marchandises qu'elle devrait recevoir chaque mois. Toutefois, ces montants présentent des différences avec les sommes versées par les douanes⁷⁰. Ainsi, les redevances sur les navires, calculées par la CCIMBO à partir des tarifs officiels sont inférieures de 293 000 € sur la période 2013-2017 aux sommes reversées par les douanes (cf. annexe 6 – A). De même, les redevances sur les marchandises perçues sont supérieures de 34 000 € (cf. annexe 6 – B). Ces différences, certes relativement limitées si elles sont rapportées au total des redevances, traduisent un manque de fiabilité des comptes, pointé régulièrement par les commissaires aux comptes, et sans qu'une réponse satisfaisante puisse être apportée compte tenu de la position de l'administration des douanes.

La Cour des comptes dans son rapport annuel 2018 avait d'ailleurs recommandé de déléguer la gestion des droits de port aux autorités portuaires.

Par ailleurs, si les droits de ports sont réglementés par des textes, rien n'interdirait la mise en place au niveau du port de nouvelles taxes, non visées par le code des douanes, et dont la collecte échapperait alors à l'administration des douanes⁷¹. Ces taxes seraient déconnectées des déclarations en douane et perçues localement selon des modalités à définir. Le concessionnaire en maîtriserait ainsi la liquidation et le recouvrement.

5.4.3 Les charges

5.4.3.1 Des charges de personnel rigides qui excèdent les besoins annualisés de la DSP

La DSP supporte la charge salariale des personnels qui travaillent pour le port de commerce et qui sont ponctuellement mis à disposition de la concession de réparation navale lorsque l'activité de celle-ci le nécessite.

L'effectif permanent de la DSP est en effet dimensionné pour couvrir les pics d'activité du port de commerce lorsque plusieurs navires sont à quai en même temps, notamment en fin de semaine. Le potentiel de travail qui correspond à cet effectif employé à temps plein excède toutefois largement les besoins annualisés du seul port de commerce. Ainsi, la DSP est en capacité d'offrir le surcroît de main d'œuvre dont la concession de réparation navale a besoin en période de forte activité⁷².

Lorsque la DSP met des grutiers à disposition de la concession de réparation navale, elle facture la charge correspondante et réduit d'autant sa charge salariale nette. Inversement, lorsque l'activité de la réparation navale est plus faible, une partie des personnels du port de commerce est de facto sous-employée à certaines périodes.

⁷⁰Les sommes qui sont comptabilisées dans les comptes sont celles qui sont effectivement versées par les douanes.

⁷¹ Les taxes d'outillage par exemple échappent au contrôle des douanes.

⁷² Contrairement au port de commerce dont l'activité est relativement stable, l'activité de réparation navale peut connaître des variations très importantes d'une année sur l'autre.

Tableau n° 17 : Salaires retraités par les refacturations à la concession « réparation navale »

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Salaires et traitements DSP	2 235 429	2 404 647	2 535 146	2 594 484	2 685 792	2 714 025
Prestations de services refacturées à la RN	146 177	506 974	767 386	131 039	499 929	441 464
Coûts "nets"	2 089 252	1 897 673	1 767 760	2 463 445	2 185 863	2 272 561

Source : CRC

En 2015, année de forte activité pour la concession réparation navale, le port de commerce lui a facturé 767 386 € de charges de personnels mis à disposition. La charge nette de personnels travaillant pour le seul port de commerce a donc été de 1,77 M€. En 2016, en revanche, compte tenu de la chute d'activité de la concession réparation navale, peu d'heures de grutiers ont été refacturées. La charge nette de personnel pour le port de commerce s'est élevée à 2,46 M€, soit un coût supérieur de 39 % à celui supporté en 2015, qui pourtant était suffisant pour assurer les missions du port. La part des charges salariales nettes supérieure à 1,8 M€, montant a priori suffisant pour les seules activités du port de commerce, représente donc un surcoût.

Dans sa réponse, la CCIMBO indique que les possibilités de temps partiel ou d'heures supplémentaires qui permettraient d'ajuster les effectifs sont quasiment impossibles à mettre en œuvre en raison des difficultés de la négociation sociale dans le secteur des ports en France. La mutualisation avec la réparation navale permet ainsi d'optimiser les effectifs.

5.4.3.2 Une comptabilisation des immobilisations complexe

Le contrat de DSP et notamment son annexe 18, définit des règles de comptabilisation des charges d'amortissement⁷³ qui sont différentes selon l'origine des immobilisations.

Pour les immobilisations apportées par le concessionnaire, des « dotations aux amortissements » sont classiquement inscrites en charges d'exploitation et impactent le résultat. Au bilan, l'actif correspondant à ces immobilisations diminue chaque année de la valeur des amortissements.

En revanche, pour les immobilisations apportées par le concédant et qui figuraient dans le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2009, le contrat prévoit que la dépréciation de l'actif ne doit avoir aucune incidence sur les résultats. Ainsi, la contrepartie de l'amortissement de ces biens réside dans une diminution, au passif, du « droit du concédant », par une simple opération d'ordre. L'amortissement n'est pas considéré comme une charge et le résultat n'est donc pas impacté. Le concessionnaire est simplement autorisé à constituer une provision pour le remplacement des biens apportés par le concédant (ce qui a un impact sur le résultat).

Il apparaît que cette règle de non-comptabilisation des charges d'amortissement des biens apportés par le concédant n'est prévue que pour le port de commerce. Pour la concession de la réparation navale par exemple, les biens apportés par le concédant sont amortis de la même manière que les biens apportés par le concessionnaire.

⁷³ L'amortissement représente la perte de valeur du bien due à l'usure du temps ou à l'obsolescence.

5.4.3.3 La redevance domaniale

L'article 43 de la convention prévoit que le concessionnaire verse chaque année à la région une redevance domaniale en contrepartie de la mise à disposition du domaine public. Cette redevance est calculée à partir d'une part fixe de 20 000 € indexée sur l'indice INSEE du coût de la construction et d'une part variable correspondant à 10 % du résultat.

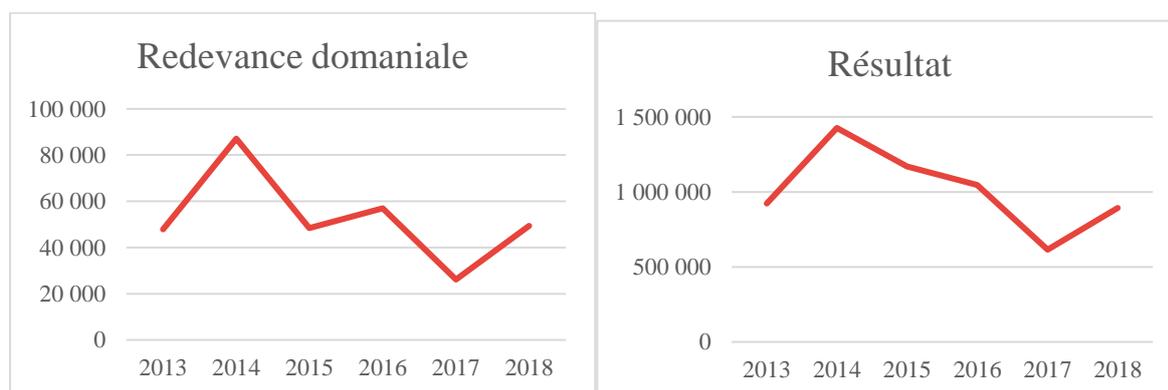
Tableau n° 18 : Montant versé par la CCIMBO à la région au titre de la redevance domaniale

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Redevance domaniale	47 798	87 132	48 433	56 936	26 143	49 447

Source : CCIMBO

Sur la période 2012-2018, la redevance versée à la région est ainsi largement corrélée aux résultats d'exploitation.

Graphique n° 5 : Evolution de la redevance domaniale



Source : CCIMBO

5.4.4 Les risques liés à une évolution défavorable de la fiscalité

5.4.4.1 Une exonération fiscale générale pendant des décennies

Jusqu'en 2018, les CCI étaient exonérées des taxes et impôts sur les activités portuaires. La CCIMBO par exemple ne versait sur ses activités portuaires (à l'exception des ports de plaisance) ni taxe foncière, ni cotisation foncière des entreprises ni impôts sur les sociétés. Ces exonérations reposaient toutefois sur une base juridique fragile.

La loi de finances du 28 juin 1941, complétée par un arrêté du 31 janvier 1942, avait dans un premier temps soumis les ports autonomes et les CCI concessionnaires d'outillage public au droit commun et les rendaient redevables de tous les impôts et taxes assimilées applicables aux entreprises privées similaires. Toutefois, à la suite des bombardements anglais sur les ports du Pas-de-Calais, la décision ministérielle du 11 août 1942 a suspendu, « à titre provisoire », l'application de l'arrêté du 31 janvier 1942 jusqu'à la fin des hostilités. Il y a eu ainsi un retour au régime antérieur à la loi de 1941, d'exemption des biens affectés à un service public et non productifs de revenus, c'est-à-dire pour lesquels l'établissement public perçoit des redevances intégralement affectées au financement de ses dépenses. Cette décision ministérielle a été ensuite successivement prorogée tout en étant régulièrement contestée, pour des raisons juridiques tenant à la hiérarchie des normes internes⁷⁴ et à son incompatibilité avec la réglementation européenne des aides d'Etat et de la concurrence.

5.4.4.2 La fin de l'exonération pour l'impôt sur les sociétés à compter de 2018

La décision de la commission européenne du 27 juillet 2017

La CCIMBO, comme ses homologues, était ainsi exonérée d'impôt sur les sociétés (IS) sur les activités du port de commerce et de la réparation navale depuis 1942⁷⁵.

Mais par une décision du 27 juillet 2017, la Commission européenne a demandé à la France de mettre fin, avant le 31 décembre 2017, à ces exonérations fiscales⁷⁶. Le recours en annulation déposé le 15 novembre 2017 par la CCIMBO à l'encontre de cette décision a été rejeté par un arrêt du tribunal de l'Union européenne le 30 avril 2019⁷⁷.

⁷⁴ Il était notamment mis en exergue le fait qu'une simple décision ministérielle ne pouvait régir une matière relevant d'une loi de finances.

⁷⁵ Cette exonération était justifiée par le Bulletin Officiel des Finances Publiques- Impôts (BOFIP-IS-CHAMP-30-60 dans sa version antérieure à décembre 2017).

⁷⁶ La nouvelle version du BOFIP (BOI-IS-CHAMP-30-60-20171206) précise : « Par une décision du 27 juillet 2017 n° C (2017) 5176 final, la Commission européenne a mis en demeure les autorités françaises de supprimer, à compter du 1er janvier 2018, l'exonération d'impôt sur les sociétés bénéficiant aux ports, lorsqu'ils sont engagés dans des activités économiques. Ainsi, les ports autonomes, les chambres de commerce maritimes, les chambres de commerce de l'intérieur gérant des installations portuaires, des municipalités concessionnaires d'outillage public propriété de l'État dans les ports maritimes ainsi que les entreprises qu'elles ont pu substituer pour l'exploitation de cet outillage ne pourront plus se prévaloir des commentaires doctrinaux prévoyant cette exonération d'impôt sur les sociétés à compter du 1er janvier 2018.

⁷⁷ Les ports français ne sont pas les seuls concernés. Après avoir récemment mis en demeure les Pays Bas et la Belgique, la Commission européenne a demandé le 8 janvier 2019 aux gouvernements espagnol et italien d'aligner leur régime d'imposition des ports sur les règles européennes au 1^{er} janvier 2020.

L'impact de la décision de la Commission européenne sur les résultats de la CCIMBO

La fin de l'exonération de l'IS sur les ports de commerce et de pêche ne devrait pas avoir de conséquences à court terme. L'impôt est en effet calculé sur les comptes globaux de la CCIMBO qui sont déficitaires malgré les excédents de la DSP port de commerce.

Si les résultats de la CCIMBO deviennent positifs, il importera de ventiler la charge de l'IS entre les différents services en fonction de l'origine des profits. Dans l'hypothèse où le port de commerce aurait été soumis à l'IS sur la période de contrôle, l'impact aurait été significatif sur les comptes de la DSP. Une imposition des résultats au taux de 31 % (qui s'applique à compter du 1^{er} janvier 2019 sur les résultats supérieurs à 500 000 €) aurait conduit la CCIMBO à payer des montants compris entre 190 609 et 442 100 €. Au total, le montant théorique de l'IS sur la période 2013-2018 se serait élevé à 1,88 M€. Même si le taux de l'IS devrait diminuer progressivement jusqu'en 2025⁷⁸, son application pourrait néanmoins avoir des conséquences financières importantes pour le port de commerce de Brest.

Tableau n° 19 : Montant de l'IS théorique basé sur les résultats de la DSP « commerce »

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Résultat comptable DSP	922 074	1 426 130	1 168 510	1 046 157	614 869	893 442
IS théorique	285 843	442 100	362 238	324 309	190 609	276 967

Source : CRC

5.4.4.3 Le maintien de l'exonération de cotisation foncière des entreprises

Le code général des impôts (CGI) prévoyait⁷⁹ que les grands ports maritimes, les ports autonomes et les installations portuaires gérés par des collectivités territoriales, des établissements publics ou des sociétés d'économie mixte (SEM), à l'exception des ports de plaisance, étaient exonérés de la cotisation foncière des entreprises (CFE).

⁷⁸ Pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2020 : 28% sur la totalité du bénéfice imposable. Pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2021 : 26,50% sur la totalité du bénéfice imposable. Pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2025 : 25%.

⁷⁹ D'après l'article 1449 du code général des impôts dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2019, « sont exonérés de la cotisation foncière des entreprises : [...] 2° Les grands ports maritimes, les ports autonomes, ainsi que les ports gérés par des collectivités territoriales, des établissements publics ou des sociétés d'économie mixte, à l'exception des ports de plaisance. »

Saisi par le Conseil d'Etat le 2 juillet 2018, le Conseil constitutionnel s'est prononcé sur une question prioritaire de constitutionnalité soulevée par la société d'exploitation de carénage (SEMCAR)⁸⁰. La question portait sur l'article 1449 du CGI qui excluait du dispositif d'exonération de la CFE les sociétés de droit commun auxquelles une collectivité publique a confié en tout ou partie, la gestion d'un service public portuaire. Selon le requérant, cette différence de traitement, fondée sur le seul mode d'exploitation du port, n'était pas justifiée. Le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2018-733 du 21 septembre 2018, a rejeté l'argument de la rupture d'égalité au détriment des sociétés commerciales de droit commun, mais a relevé que ces dispositions excluaient sans justification d'autres sociétés susceptibles de gérer un port qui, sans avoir le statut de SEM, ont un capital détenu partiellement ou totalement par des personnes publiques, comme par exemple les sociétés publiques locales⁸¹.

La loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 a modifié l'article 1449 du CGI en élargissant finalement le champ de l'exonération, non pas aux seules entreprises publiques comme le demandait le Conseil constitutionnel mais à l'ensemble des ports, que leurs gestionnaires soient publics ou privés.

L'exonération de CFE de la CCIMBO est donc confortée pour l'ensemble des installations portuaires qu'elle gère.

5.4.4.4 Une exonération de taxe foncière désormais fragilisée

Depuis la décision ministérielle du 11 août 1942 (cf. § 5.4.4.1), les immeubles et installations dépendant des ports gérés notamment par les chambres de commerce et d'industrie sont exonérés de taxe foncière sur les propriétés bâties, ce que confirmait jusqu'à une date récente le bulletin officiel des finances publiques (BOFIP)⁸².

Toutefois, l'assise juridique de cette exonération paraît fragilisée par la décision de la Commission européenne du 27 juillet 2017. Dans sa version actuelle, le BOFIP ne fait plus aucune référence à la décision ministérielle du 11 août 1942. L'exonération de la taxe foncière dont bénéficiait notamment la CCIMBO sur cette base paraît donc désormais très fragile.

Compte tenu de l'importance des installations gérées par cette dernière, l'impact financier d'une éventuelle imposition à la taxe foncière serait susceptible de bouleverser le modèle économique du port de commerce de Brest.

⁸⁰ La SARL SEMCAR gère les installations de carénage du port de Concarneau en vertu d'un contrat de mise à disposition conclu avec la CCI de Quimper-Cornouaille, devenue CCIMBO.

⁸¹ Le conseil constitutionnel a ainsi déclaré contraires à la constitution les mots « *ou des sociétés d'économie mixtes* » figurant au 2° de l'article 1449 du CGI et à différé au 1^{er} janvier 2019 l'effet de cette censure. En revanche, il a déclaré conformes à la Constitution les mots « *ainsi que les ports gérés par des collectivités territoriales, des établissements publics* ».

⁸² La fiche BOI-IF-TFB-10-50-10-20120912 sur les impôts fonciers rappelait ainsi dans sa version de 2012 « *qu'en vertu de décisions ministérielles des 11 août 1942 et 27 avril 1943, le régime d'exonération des propriétés publiques antérieur au régime qui résulte de l'article 4 de la loi du 28 juin 1941, [continuait] de s'appliquer aux immeubles et installations dépendant des ports gérés par des ports autonomes ou des chambres de commerce* ».

5.4.5 Les investissements réalisés sur la durée de la convention

5.4.5.1 Les investissements prévus par la convention

La convention prévoyait un montant global de 37,1 M€ d'investissements sur la période 2009-2018, répartis entre :

- 4,84 M€ d'investissements décidés avant la fin de la précédente concession et non réalisés en 2008⁸³,
- 6,553 M€ correspondant à des réserves⁸⁴ constituées lors du précédent contrat de concession et dédiées à la modernisation de l'outillage de la concession portuaire,
- un nouveau plan d'investissements de 25,7 M€⁸⁵ financé par les seules ressources dégagées par l'exploitation portuaire. Ce plan d'investissement, outre un programme de « petits » investissements, portait sur des opérations de remplacement d'un équipement en fin de vie par un nouvel équipement de capacité similaire, des opérations lourdes de refonte permettant de prolonger la durée de vie d'un équipement, et enfin des opérations de développement de capacité consistant en des investissements destinés à augmenter certains trafics.

5.4.5.2 Les investissements réalisés

Au total, la CCIMBO a réalisé 39,7 M€ d'investissements sur la période 2009-2018 soit un montant supérieur de 2,6 M€ à celui estimé en début de convention (37,1 M€).

Les investissements déjà décidés en 2008 ont été réalisés pour un montant légèrement inférieur à ce qui avait été prévu (4,5 M€).

Les investissements de modernisation de l'outillage ont été réalisés (acquisition de deux grues supplémentaires) pour un montant de 8,63 M€ dans le cadre d'un plan de compétitivité 2009-2018.

Fin 2018, le montant de dépenses réellement effectuées dans le cadre du plan d'investissements s'élevait à 26,57 M€⁸⁶, soit un montant supérieur de 0,87 M€ à celui prévu. Dans le détail, il apparaît que les investissements de capacité ont été inférieurs de 28,6 %, avec notamment l'abandon du programme lié au trafic de clinker⁸⁷ (- 3,65 M€) ; de même, les investissements de consolidation des capacités de déchargement ont été inférieurs de 5,6 M€ par rapport au plan initial. En revanche, une nouvelle grue non prévue a été acquise pour 3 M€ ; le programme de refonte d'équipements existants et de maintien de capacité a également été largement supérieur aux prévisions : il s'est élevé à 7,77 M€ au lieu des 3,25 prévus.

⁸³ La convention de DSP évoquait un montant de 4,844 M€ d'investissements décidés avant la fin de la précédente concession et non réalisés en 2008 qui devaient être financés par des subventions dédiées (1,45 M€) et par une partie du fonds spécial de l'ancienne concession (3,4 M€).

⁸⁴ Cette réserve était constituée pour moitié par le solde du fonds spécial de l'ancienne concession, et pour moitié par une subvention perçue d'avance de la CCI de Brest.

⁸⁵ Articles 28 et 29 du contrat de DSP.

⁸⁶ Voir annexe 7.

⁸⁷ Le groupe Lafarge devait construire une usine de clinker à Brest ce qui devait induire un trafic régulier. Ce projet a finalement été réalisé au Maroc.

Tableau n° 20 : Total des investissements réalisés sur la DSP

<i>En millions d'euros</i>	Réalisé fin 2018
Plan d'investissements 2009-2018	26,57
Plan de compétitivité 2009-2018	8,63
Investissements hors DSP 2009-2018	4,50
Total investissements	39,70

Source : Plan d'investissements CCIMBO

5.4.5.3 Le financement des investissements

Les investissements ont été financés (cf. annexe 7) à hauteur de 24,6 M€ par autofinancement, de 15 M€ par des financements externes, dont 6,67 du fonds spécial de l'ancienne concession, 3,3 M€ de subvention versée par avance avant 2008, et 5,1 M€ de subventions diverses (collectivités territoriales, Europe).

5.4.6 Le fonds spécial : une rémunération originale du concédant

5.4.6.1 Les modalités prévues dans la convention de DSP

L'article 44 du contrat prévoit que le concessionnaire doit alimenter un « fonds spécial » destiné au financement d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage de la région. Il peut également être utilisé pour le financement du renouvellement d'équipements ou de nouveaux équipements relevant normalement de la concession mais non prévus au moment de la signature du contrat⁸⁸.

Le fonds spécial est alimenté chaque année par une somme comprise entre un minimum de 500 000 € (indexés) auxquels il convient d'ajouter une part de la redevance domaniale, quel que soit le résultat d'exploitation, et un maximum correspondant à 50 % du résultat sous réserve du maintien d'une capacité d'autofinancement minimale de 2 M€⁸⁹. L'alimentation du fonds spécial est garantie sur la durée du contrat pour un minimum de 8,8 M€. Toutefois, les hypothèses d'activité et de résultat inscrites dans le contrat conduisaient à une prévision d'alimentation à hauteur de 16,45 M€ sur la période de 10 ans.

L'annexe 11 du contrat prévoit l'instauration d'un comité de suivi composé du concédant et du concessionnaire et placé sous la présidence du concédant. L'utilisation du fonds spécial relève de décisions prises par la région, autorité concédante. Le concessionnaire met à disposition les fonds dans un délai de deux mois à compter de la réception du titre de recettes s'il s'agit d'un versement du fonds spécial aux comptes de la région. S'il s'agit d'une utilisation pour des opérations d'investissements en superstructures sous maîtrise d'ouvrage de la CCIMBO, la région autorise cette dernière à prélever sur le fonds spécial au vu de l'avancement des investissements.

⁸⁸ Il peut s'agir d'équipements accompagnant des travaux d'infrastructures, ou présentant un caractère structurant, tels que des grues.

⁸⁹Le fonds spécial est alimenté chaque année par un montant qui ne peut être supérieur à la plus petite des deux valeurs suivantes, soit 50 % du résultat net de l'année, soit le montant de la capacité d'autofinancement moins 2 M€, qui constitue un seuil minimal d'autofinancement « nécessaire pour conduire sereinement la politique contractualisée d'investissements de superstructures ».

Le comité de suivi du fonds spécial s'est effectivement réuni au moins une fois par an, sur convocation de la région qui a fixé les ordres du jour, portant notamment sur la validation du calcul du fonds spécial, le suivi de trésorerie et les propositions de programmation d'opérations⁹⁰.

5.4.6.2 Une alimentation du fonds spécial conforme au contrat

Les modalités de calcul prévues dans la convention ont été strictement respectées sur la période de contrôle. Ainsi, le montant calculé a, selon les années, correspondu soit au montant plancher (2015 et 2017), soit au montant plafond de 50 % du résultat (2013 et 2018) soit au montant de la CAF excédant 2 M€ (2014 et 2016).

Tableau n° 21 : Taux de réalisation du fonds spécial

En Euros	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
FS prévisionnel	1 026 000	1 244 000	1 358 000	1 569 000	1 757 000	1 722 000	1 465 000	1 527 000	1 565 000	3 217 000
Alimentation FS	1 028 339	1 368 837	1 130 222	1 426 077	924 417	787 673	619 952	902 648	626 873	972 474
Différence	2 339	124 837	-227 778	-142 923	-832 583	-934 327	-845 048	-624 352	-938 127	-2 244 526
Taux de réalisation	100%	110%	83%	91%	53%	46%	42%	59%	40%	30%

Source : CRC

Le fonds spécial avait été doté en 2009 d'un reliquat qui s'élevait à 6,67 M€. Sur la période 2009-2018, la totalité de ce montant a été utilisée pour le financement de trois grues et la réalisation d'investissements décidés avant la fin de la concession précédente⁹¹.

Parallèlement, le fonds spécial a été alimenté chaque année, pour atteindre 9,9 M€ au 31 décembre 2018, soit un niveau supérieur au minimum contractuel de 8,8 M€ mais inférieur de 6,6 M€ aux prévisions du contrat (16,45 M€) calculées sur la base de l'activité alors escomptée.

Tableau n° 22 : Montant du fonds spécial cumulé

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Alimentation fonds spécial (compte 6555)	929 825	793 688	620 051	902 648	626 873	972 474
Utilisation fonds spécial			1 177 019			
Fonds spécial au 31/12	7 208 313	8 002 001	7 444 934	8 347 484	8 974 357	9 946 831

Source : CCIMBO

⁹⁰ Notamment des infrastructures, sous maîtrise d'ouvrage de la Région, qui sont à réaliser par mobilisation du fonds spécial et des superstructures, sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de Brest et qui nécessiteraient la mobilisation du fonds spécial.

⁹¹ La somme de 6,67 M€ a été utilisée pour des investissements décidés avant 2009 (3 097 595 €), deux grues mobiles en 2011 (813 037 €) et 2012 (1 582 469 €) et une grue mobile pour le terminal conteneurs en 2015 (1 177 218 €).

5.5 Le coût du port de commerce pour la région

5.5.1 Des équilibres financiers non porteurs de risques à court terme

L'analyse du bilan de la concession sur la période de contrôle (cf. annexe 8) ne fait pas apparaître de fragilités particulières, et donc de risques à court terme pour la région.

Entre 2013 et 2018, les immobilisations nettes comptables, qui comprennent à la fois les biens apportés par le concédant et ceux acquis par le concessionnaire, diminuent de 5,9 %, ce qui reste modéré. L'actif corporel apporté par le concédant a diminué sur la période de 19 %, compensés en partie par l'augmentation de 28 % de l'actif net apporté par le concessionnaire. Les immobilisations financières, dont le fonds spécial (cf. § 5.4.6) ont par ailleurs également progressé de 17,7 %.

Ces immobilisations nettes sont largement couvertes sur la période par les capitaux propres, qui ont progressé de 26 %, grâce notamment aux excédents cumulés (+95 %). Par ailleurs, si l'endettement bancaire a progressé de 73 %, renforçant ainsi les capitaux permanents, il demeure néanmoins nettement inférieur aux capitaux propres.

Le fonds de roulement, positif sur toute la période 2013-2018, est en 2018 supérieur de 41 % à celui de 2013. De même, la trésorerie progresse de 38,7 %.

Tableau n° 23 : Fonds de roulement de la DSP « port de commerce »

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fonds de roulement	3 877 024	3 650 171	3 856 469	5 577 751	4 389 453	5 473 829

Annexe 1. Source : CCIMBO

5.5.2 Le coût net de la DSP pour la région

En dehors du coût supporté par la région pour l'entretien des parties non concédées comme les quais ou les bassins, les recettes tirées de la DSP sont, pour la région, supérieures aux coûts supportés. Le total des subventions d'investissement apportées par la région depuis 2009 s'élève à 0,98 M€. Parallèlement, le montant du fonds spécial qui devrait lui être reversé à la clôture de la DSP devrait atteindre près de 10 M€. Dans cette hypothèse, le gain pour la région à la fin du contrat devrait s'élever à environ 9 M€.

La convention permet certes, en fin de contrat, au concédant de dédommager le concessionnaire de la valeur nette comptable des biens que celui-ci aurait acquis, ce qui potentiellement peut représenter plusieurs millions d'euros, mais il s'agirait d'une contrepartie pour les biens qui reviennent de droit au concédant et non d'un coût net supplémentaire.

6 LA CONCESSION DE LA REPARATION NAVALE A BREST

6.1 La réparation navale : une activité mondialisée

L'activité de réparation des grands navires de commerce constitue un marché très concurrentiel et fortement soumis aux variations de l'économie mondiale.

L'augmentation de 24 % du nombre de navires de commerce de tous types (pétroliers, vraquiers, méthaniers, porte-conteneurs, etc.) entre 2000 et 2015 dans le monde est un facteur favorable sur le long terme pour la demande en maintenance et réparation navale. De même, l'adoption de normes internationales encadrant de manière plus stricte la sécurité à bord, ou de normes anti-pollution qui imposent des travaux sur les navires, sont autant de facteurs favorables pour les chantiers de réparation.

Pour autant, à court terme, ce secteur d'activité dépend très étroitement de l'économie maritime globale. La crise de 2008-2009 a par exemple provoqué un repli de la demande de réparation navale dans le monde de 25 % en moyenne. En période de crise mondiale, les armateurs diffèrent souvent les travaux d'entretien de leurs navires. Or, les chantiers du nord de l'Europe souffrent de coûts salariaux relativement élevés⁹². La concurrence de la part des pays d'Europe de l'Est ou du sud, tant pour la maintenance classique que pour des opérations plus complexes de modernisation et de mises aux normes des navires est alors exacerbée.

Les armateurs cherchent également à ce que leurs navires soient immobilisés le moins longtemps possible⁹³. L'arbitrage qu'ils réalisent entre les différents chantiers repose ainsi sur la localisation du chantier, sa technicité et les prix proposés.

6.2 La réparation navale à Brest

6.2.1 Des installations rares en Europe mais éloignées des ports importants

Les installations de réparation navale à Brest font partie des deux sites français, avec Marseille, pouvant accueillir les navires les plus importants naviguant dans le monde. La concession comprend des infrastructures hors normes avec notamment trois formes de radoub⁹⁴ de 225 à 420 mètres de long.

⁹² Les principaux concurrents des chantiers français sont les chantiers ibériques, lusitaniens et polonais, où les niveaux de salaires sont très bas. À titre de comparaison, un soudeur qualifié est payé 800€/mois en Espagne alors qu'en France il touche en moyenne 1 300€ (données 2016). Les conditions d'emploi sont plus flexibles qu'en France et les charges sociales ne sont pas les mêmes. L'Espagne et le Portugal traitent ainsi en moyenne deux fois plus de navires.

⁹³ L'une des contraintes majeures à laquelle est confronté un chantier de réparation est le respect des délais, tout retard étant ensuite facturé au prix fort, ce qui suppose une organisation scrupuleuse en amont.

⁹⁴ Une *forme de radoub* est un bassin qui permet l'accueil de navires et leur mise à sec pour leur entretien, leur carénage.

La forme 3 a été construite dans les années 1970 avec le soutien de l'Etat pour accueillir les superpétroliers de 550 000 tonnes qui étaient à l'époque les plus grands navires du monde⁹⁵. Avec les crises pétrolières successives, ils ont rapidement été désarmés au profit de navires plus petits. La forme 3 de radoub, qui est la plus coûteuse dans son fonctionnement, a ainsi rapidement été surdimensionnée.

Les installations brestoises sont relativement éloignées des grands ports de commerce qui permettraient d'attirer plus facilement des navires. En outre, sur les travaux de maintenance classiques, les chantiers espagnols ou polonais sont mieux placés pour des raisons de coût. En revanche, Brest peut se positionner favorablement sur des marchés de niche qui nécessitent des compétences et des agréments particuliers comme les travaux sur les méthanières. L'importance de la forme 3 permet également à la concession d'accueillir une nouvelle clientèle, de paquebots géants, dont le nombre a fortement progressé dans le monde depuis 20 ans.

6.2.2 Un secteur économiquement important pour le territoire brestois

Selon les chiffres publiés par la CCIMBO, la construction, la réparation, les équipements et la maintenance navals brestois emploient 6 200 personnes dont 4 200 pour les deux principaux employeurs spécialisés dans les navires militaires. Le secteur de la réparation navale civile est moins concentré avec plusieurs dizaines de petites et moyennes entreprises dont deux seulement dépassent les 100 salariés. La réparation navale brestoise concentre 23 % des emplois maritimes du pays de Brest.

6.3 Des installations gérées dans le cadre d'une concession

6.3.1 Un contrat attribué à la CCI de Brest depuis 1970

La concession a été accordée par décret du 23 septembre 1970 à la chambre de commerce et d'industrie de Brest. Le cahier des charges initial a été abrogé et remplacé le 1^{er} décembre 1978 par un arrêté interministériel fixant le nouveau cahier des charges de la concession « *de l'exploitation dans le port de Brest de trois formes de radoub et de leurs accessoires ainsi que de l'établissement et de l'exploitation des outillages nécessaires à l'utilisation de ces ouvrages* ». Ce document a été modifié à sept reprises, par avenants. La durée du contrat initialement fixée à quarante ans, a été prolongée par avenant⁹⁶ jusqu'au 30 juin 2020.

La région Bretagne s'est par ailleurs substituée à l'Etat et est devenue propriétaire des installations portuaires avec une prise d'effet au 1^{er} janvier 2007, en vertu d'une convention du 29 décembre 2006. La CCIMBO, qui a succédé à la CCI de Brest, est aujourd'hui le concessionnaire des installations.

⁹⁵ Le plus grand pétrolier du monde a été construit en 1976 et avait une taille de 414 mètres de long.

⁹⁶ Avenant n°7 signé le 12 décembre 2018 par le concédant

6.3.2 Les caractéristiques de la concession

Le contrat confie au concessionnaire, à ses risques et périls, l'exploitation et l'entretien des installations concédées. Le cahier des charges prévoit que les recettes perçues⁹⁷ devront en priorité être employées à couvrir l'ensemble des dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien des formes, des quais de réparation, des terre-pleins concédés, et de leurs accessoires, ainsi que les frais généraux de la CCI afférents à l'exploitation. Il devra également permettre d'assurer le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la CCI pour financer la construction, l'amélioration et l'entretien des installations, et de solder les dépenses relatives au remplacement après usure des équipements mentionnés. Le produit de l'exploitation doit également permettre à la CCI d'assurer le financement des engagements pris par le syndicat mixte Brest Iroise⁹⁸ ou ses membres, de payer une redevance domaniale et de constituer un fonds de réserve suffisant pour satisfaire à ses obligations et perfectionner l'outillage. A contrario, la rémunération de l'exploitant, non mentionnée, n'est pas garantie, ce qui caractérise une exploitation aux risques et périls.

Le cahier des charges prévoit à son article 39 que si le produit des recettes perçues était insuffisant pour couvrir les dépenses prévues, le relèvement des taxes appliquées aux usagers s'imposerait. Il ne prévoit donc pas d'interventions financières du concédant pour équilibrer les comptes de la concession.

Dans leurs réponses, la CCIMBO et la région contestent le fait que la concession soit aux risques et périls du concessionnaire. Pour autant, si le contrat indique effectivement que le concédant récupère l'ensemble de l'actif immobilisé ainsi que le fonds de réserve en fin de concession, il ne prévoit pas que les dettes éventuelles soient reprises. Au contraire, son article 2 précise que la CCIMBO a déclaré, lors de la signature de la concession, « *connaître parfaitement l'ensemble des installations et le matériel qui lui seront remis et les prendre à sa charge, risques et périls, dans l'état où ils se trouveront* ». Plus loin, le même article mentionne que la CCIMBO s'interdira envers le concédant (initialement l'Etat) toute réclamation ultérieure pour quelque cause que ce soit. La chambre considère en conséquence que le contrat initial était bien aux risques et périls du concessionnaire.

L'exploitation aux risques et périls est d'ailleurs un élément de la définition même d'une concession de service public selon une jurisprudence ancienne et constante, déjà en vigueur lors de la signature de la concession initiale⁹⁹. L'article L. 1121-1 du récent code de la commande publique¹⁰⁰ confirme d'ailleurs l'importance des risques que doit supporter le concessionnaire, et qui notamment permet de distinguer le contrat de concession d'un marché public.

⁹⁷ Article 38 « emploi de la taxe ».

⁹⁸ Le cahier des charges précise que cet établissement public participe au financement des infrastructures et finance les travaux de superstructure.

⁹⁹ Cf. par exemple, André de Laubadère, Dalloz, 1959, qui définit la concession de service public comme un contrat administratif par lequel une collectivité publique charge un concessionnaire de faire fonctionner un service, à ses frais et risques, en se rémunérant au moyen des redevances perçues sur les usagers, ou plus récemment Gérard Marcou, annuaire des collectivités locales, 1999 : « *une concession de service public est un contrat au terme duquel une entreprise finance et réalise les investissements nécessaires à l'établissement du service qui lui est concédé, assure pour son compte l'exploitation de ce service à ses frais et risques, et tire des redevances perçues directement sur les usagers du service les revenus nécessaires à l'amortissement du capital investi, à la couverture des coûts d'exploitation et à sa rémunération* ».

¹⁰⁰ D'après l'article L 1121-1 du code de la commande publique, le contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs

6.4 Des comptes structurellement déficitaires

6.4.1 Une activité fragile

Tableau n° 24 : L'activité de la concession de réparation navale

<i>Indicateurs d'activité</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Nombre de navires accueillis en formes</i>	35	35	39	28	25	21
<i>Nombre de navires accueillis à quais</i>	25	29	27	12	17	12
<i>Taux d'occupation des formes</i>	62%	59%	82%	45%	56%	52%
<i>Taux d'occupation des quais</i>	31%	61%	40%	18%	20%	6%
<i>occupation des formes en nombre de jours</i>	614	581	821	442	565	517
<i>occupation des quais en nombre de jours</i>	202	414	263	118	126	41
<i>nombre d'heures de grues</i>	6104	9097	11891	3990	7025	6420

Source : rapports d'activité de la réparation navale

Sur l'ensemble de la période, l'activité est très variable d'une année sur l'autre (cf. annexe 9). Les taux d'occupation des formes sont parfois satisfaisants comme en 2015 (82 %), mais sont le plus souvent médiocres, avec des taux compris entre 45 et 60 %.

6.4.2 Une exploitation financièrement déséquilibrée

6.4.2.1 Une évolution des produits liée aux variations de l'activité

Le chiffre d'affaires de la concession connaît de très fortes variations – à la hausse comme à la baisse – sur la période. S'il a diminué globalement de 9 % entre 2013 et 2018, il a connu au cours de cette période des évolutions contrastées. Ainsi, il a progressé de 88,4 % entre 2013 et 2015, avant de diminuer ensuite de 51,7 % entre 2015 et 2018. Son niveau élevé en 2015 s'explique par l'augmentation des produits issus de l'utilisation des formes de radoub, de la manutention et des fluides, en corrélation avec la forte activité de cette année-là. La diminution constatée à partir de 2016 est, de même, directement liée à la chute de l'activité.

opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés.

6.4.2.2 Une tarification complexe.

Il existe une tarification publique diffusée sur le site internet de la CCIMBO pour toutes les prestations de la réparation navale, de l'utilisation des formes de radoub à l'outillage. En réalité, il s'agit d'une tarification très peu utilisée, sauf pour la forme n° 1.

Il existe en effet une tarification particulière pour une entreprise qui dans les faits est l'unique opérateur utilisant les formes 2 et 3 (cf. § 6.5), ainsi que pour deux autres entreprises qui utilisent la forme 1. Les équipements sont ainsi mis à disposition d'opérateurs privés dans le cadre d'une « politique commerciale » qui conduit à des tarifs différents des tarifs publics.

6.4.2.3 Des charges importantes et essentiellement rigides

Les charges de fonctionnement de la concession sont essentiellement rigides et évoluent moins rapidement que les produits. Les charges salariales peuvent s'adapter, à la marge, au niveau d'activité. En effet, lors des périodes de forte demande, des agents de la DSP « port de commerce » peuvent venir renforcer ponctuellement les effectifs de la concession. En revanche, les amortissements de l'ensemble des biens de la concession sont des charges calculées qui n'évoluent pas en fonction de l'activité. Compte tenu de l'importance des investissements correspondant à la construction des formes 2 et 3, les charges d'amortissement sont très élevées. Elles représentent sur la période 2013-2018 entre 38 et 46 % du total des charges d'exploitation

6.4.2.4 Des résultats chroniquement déficitaires

Tableau n° 25 : Le résultat de la concession sur la période 2013-2018

(en euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Produits	5 470 251	8 511 915	9 456 716	6 597 513	6 649 148	6 649 148	6 516 954
Charges	8 297 691	9 197 423	10 847 987	9 961 883	10 232 636	10 232 636	9 854 273
RESULTAT	-2 827 440	-685 508	-1 391 271	-3 364 370	-3 583 488	-3 583 488	-3 337 319

Source : comptes de la DSP

Sur l'ensemble de la période sous revue, le résultat est chroniquement déficitaire (cf. annexe 10), même lorsque l'activité est élevée. Ainsi, en 2015, alors que le taux d'occupation des formes était de 82 %, ce qui correspond à un niveau très élevé, le résultat était encore largement négatif.

Cette situation de déficit chronique traduit soit une insuffisance des produits, soit un niveau de charges trop important. Or ces dernières sont difficilement compressibles, notamment les charges d'amortissement. Demeurent donc les produits, qu'il conviendrait d'augmenter, par une activité accrue mais aussi par une hausse des tarifs.

En effet, l'article 39 du cahier des charges précise que « lorsque le produit des taxes sera insuffisant pour faire face aux dépenses prévues aux paragraphes B¹⁰¹, et pour constituer le fonds de réserve, ou lorsque le produit net joint aux autres ressources affectées à la couverture des engagements pris pour le service de la présente concession sera insuffisant [...] il sera procédé à un relèvement des taxes ».

Les « taxes » ou tarifs qui sont la base des recettes de la concession sont de fait insuffisants et devraient donc en théorie être réévalués pour permettre un autofinancement de l'entretien propriétaire.

Dans sa réponse, la CCIMBO souligne toutefois qu'une hausse importante des tarifs de la concession paraît difficile à mettre en œuvre compte tenu de l'état actuel du marché et de la difficulté pour l'exploitant actuel d'équilibrer ses comptes.

6.4.3 Une capacité d'autofinancement globalement négative

Tableau n° 26 : La capacité d'autofinancement

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Résultat	-2 827 440	-685 508	-1 391 271	-3 364 370	-3 583 488	-3 524 147
Valeur comptable des actifs cédés	6 223	9 343	18 621	19 755	6 110	33 254
Dotations aux amortissements	3 429 510	3 657 770	4 118 664	4 671 871	4 733 086	4 307 060
Quote-part des subventions + produits de cession d'actifs	1 458 515	1 648 341	2 079 238	2 316 263	2 624 668	2 677 123
Reprise sur amortissement	86 377	41 118	2 493	49 524	287 487	17 712
CAF	-936 599	1 292 145	664 282	-1 038 532	-1 756 447	-1 878 668

Source : CRC à partir des comptes CCIMBO

Sur la période 2013-2018, la CAF est globalement négative, de 3,6 M€. Si elle a été positive entre 2014 et 2015, elle s'est depuis sensiblement dégradée et est désormais fortement négative, ce qui entraîne des difficultés de trésorerie et interdit tout financement des investissements sans aide extérieure.

6.4.4 Un endettement croissant

6.4.4.1 Un endettement incluant des avances remboursables importantes

Tableau n° 27 : L'endettement de la concession de réparation navale

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dettes financières	1 237 766	1 008 326	2 100 166	2 274 874	1 906 603	1 526 999
Emprunts et dettes diverses	6 572	5 354	14 240	12 940	4 299 105	2 708 866

Source : CRC à partir comptes CCIMBO

¹⁰¹ Il s'agit notamment des dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien des formes de radoub 1, 2 et 3, des quais de réparation, des terre-pleins et plans d'eau concédés correspondants, de leurs accessoires ainsi que les frais généraux de la CCI évalués à 4% maximum du montant des recettes perçues.

L'endettement auprès des banques en 2018 est supérieur de 23 % à celui de 2013.

En outre, face aux difficultés de trésorerie de la concession en fin d'année 2017 et au risque de cessation de paiements, la région et le service général de la CCIMBO ont accordé des avances¹⁰² respectivement de 2,7 M€ et 1,8 M€, devant être remboursées avant la fin de la concession. L'avance accordée par le service général a été totalement remboursée en 2018. Celle de la région demeurait en revanche dans les comptes de la concession au 31/12/2018¹⁰³.

Au total les dettes financières ont été multipliées par 3,4 entre 2013 et 2018.

6.4.4.2 Une avance de la région remboursable dans des conditions peu claires

La convention du 14 décembre 2017 n'est pas très explicite sur les conséquences d'une absence de remboursement de la totalité de l'avance à la clôture de la concession. Elle prévoit ainsi que « *Dans le cas où le remboursement ne serait pas envisageable à l'échéance de la concession, les deux parties conviennent que la part non remboursée de l'avance rentrerait dans le cadre prévu par l'article 42 du contrat de concession susvisé et portant sur les remboursements par l'Autorité concédante en fin de concession* ».

Or, l'article 42 du contrat ne concerne pas les remboursements en fin de concession mais l'hypothèse d'une rupture du contrat à l'initiative du concédant. Dans ce cas seulement, ce dernier est tenu de reprendre les engagements du concessionnaire.

En considérant néanmoins que la région puisse se substituer en fin de contrat à la CCIMBO pour rembourser les dettes de la concession, cela signifierait, au cas présent, qu'elle se rembourse elle-même et que, de facto, elle renonce à récupérer l'avance accordée. L'avance « remboursable » sera alors transformée en subvention.

6.4.4.3 Les risques juridiques liés à l'avance de la région

Selon la réglementation¹⁰⁴ et la jurisprudence européennes, une aide publique, sous quelque forme que ce soit, qui procure un avantage sélectif et affecte la concurrence et les échanges intra-européens est incompatible avec le marché intérieur.

Certaines catégories d'aides peuvent être considérées comme compatibles et de ce fait exemptées de notification préalable¹⁰⁵. S'agissant des ports maritimes, seules des aides à l'investissement (construction, remplacement, modernisation des infrastructures portuaires ou d'accès) et aux opérations de dragage sont concernées, depuis 2017.

¹⁰² Une convention signée entre la CCIMBO et la région Bretagne le 14 décembre 2017 a défini les conditions de versement de ces avances.

¹⁰³ Ces aides ont été accordées avec un taux d'intérêt fixé à l'Euribor 12 mois. L'article L 1511-2 du CGCT permet en effet aux régions, au titre de l'aide économique, d'accorder une avance remboursable avec intérêt à condition que le taux soit plus intéressant que celui du marché.

¹⁰⁴ L'article 107 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE) pose le principe que sauf dérogations prévues par les traités : « *sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».

¹⁰⁵ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014.

Par ailleurs, des aides aux entreprises en difficulté peuvent être admises, si elles répondent à certaines conditions¹⁰⁶ : une aide au sauvetage par exemple doit être temporaire et remboursée dans un délai de six mois ; sur une durée plus longue, des restructurations doivent être engagées. Cette condition n'est pas remplie par l'avance accordée par la région à la concession de réparation navale.

L'avance remboursable accordée à la CCIMBO par la région, non prévue par le contrat de concession, pourrait donc rentrer dans le cadre de la réglementation européenne des aides d'Etat.

La chambre invite en conséquence la CCIMBO à faire procéder à une analyse juridique précise de la nature des aides reçues. Notamment, il conviendrait de vérifier le statut juridique de cette avance de 2,7 M€ si, faute de remboursement, elle se transformait en subvention.

6.4.5 Un financement des investissements de plus en plus déséquilibré

6.4.5.1 Des besoins d'investissements importants

La construction des formes de radoub 2 et 3 dans les années 1970 avait coûté plus d'un milliard de francs. La CCI seule ne pouvait évidemment financer un tel investissement, qui avait été réalisé grâce à l'Etat. En revanche, le contrat de concession prévoit que c'est à la CCI d'entretenir les installations, ce qui a un coût de plus en plus élevé à mesure du vieillissement des infrastructures¹⁰⁷.

6.4.5.2 Des plans d'investissements de moins en moins financés par la CCIMBO

Partant du constat que la compétitivité de la filière ne peut être assurée que par le maintien en condition opérationnelle de l'outil industriel et que les seules ressources de la concession sont insuffisantes pour atteindre cet objectif, plusieurs collectivités et la CCI de Brest/CCIMBO se sont rapprochées pour établir des programmes d'investissement et de financement.

Ainsi, une convention relative au financement et à la mise en œuvre d'un « *plan de compétitivité* » de la réparation navale a été signée le 28 mars 2011 entre la région, la CCI, le conseil général et Brest métropole océane. Ce plan portait sur un total d'investissements de 31,4 M€ sur la période 2009-2014, financés par les quatre partenaires institutionnels, c'est-à-dire le conseil régional de Bretagne (35 %), le conseil départemental du Finistère (10 %), Brest métropole (10 %) et la CCIMBO (45 %). Un premier avenant a été signé en 2013 pour ajuster le coût du programme à 28 M€ et l'étendre à l'année 2015. Un deuxième avenant a été signé pour décaler des travaux de rénovation initialement prévus dans le plan 2009-2015 pour un montant de 4 M€.

¹⁰⁶ Lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'Etat au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (2014/C 249/01).

¹⁰⁷ Le coût de remplacement d'un bateau-porte ou d'une grue peut s'élever par exemple à plus de 5 M€.

Un deuxième plan, dit « plan opérationnel 2016-2020 » d'un montant total de 30,144 M€ a été proposé aux financeurs en 2017, dont seulement 29,93 % à la charge de la CCIMBO. La région devait financer 50 % du total.

Depuis 2011 les différents accords de financement des investissements passés entre la CCI et ses partenaires publics n'ont ainsi cessé d'évoluer en faveur du concessionnaire. La part de financement des investissements à sa charge est, en théorie, passée de 45 % à 30 %. Le contrat de concession n'est de fait plus totalement aux risques et périls du concessionnaire.

6.4.5.3 Une dépendance accrue aux aides publiques

Tableau n° 28 : Financement de la réparation navale

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	total
<i>Immobilisations mises en concession</i>	4 406 704	6 853 180	6 954 108	4 048 430	1 597 192	1 378 923	25 238 537
<i>Remboursement emprunts</i>	222 214	230 659	238 159	326 593	582 105	1 262 712	2 862 442
<i>Excédent</i>		560 461	1 167 276		2 000 257		3 727 994
TOTAL emplois	4 628 918	7 644 300	8 359 544	4 375 023	4 179 554	2 641 635	31 828 974
<i>CAF</i>	-936 598	1 292 145	664 283	-1 038 532	-1 756 447	-1 691 841	-3 466 990
<i>Cessions</i>	16 149	26 800	46 490	38 949	17 400	43 460	189 248
<i>Subventions d'investissements</i>	3 761 473	6 325 355	5 884 332	3 527 497	1 418 601	1 282 813	22 200 071
<i>Augmentation des autres capitaux propres</i>			425 552				425 552
<i>Emprunts</i>			1 338 887	500 000	4 500 000		6 338 887
<i>Déficit</i>	1 787 893			1 347 108		3 007 203	6 142 204
TOTAL ressources	4 628 918	7 644 300	8 359 544	4 375 023	4 179 554	2 641 635	31 828 974

Sources: budgets exécutés transmis par le contrôlé

Sur la période 2013-2018 la réparation navale a enregistré plus de 25 M€ d'immobilisations mises en concession. Sur cette même période la CCI a reçu 22,2 M€ de subventions des collectivités, à savoir la région Bretagne, le département, et Brest métropole. La part de financement de la CCI entre 2013 et 2018 est ainsi de seulement 12 % contre 88 % pour ses partenaires, soit une répartition très éloignée du plan de compétitivité de 2011, et du projet de plan opérationnel de 2017. D'après la CCIMBO, les plans de financement intégraient une participation de la concession sous forme de prise en charge du coût des personnels affectés à la maintenance des équipements (travaux en régie). Les dépenses réelles d'investissement de la concession sont néanmoins aujourd'hui très inférieures à ce qu'elles étaient en 2014 ou 2015.

L'absence d'autofinancement depuis 2016 est de fait un frein important aux nouveaux investissements, ces derniers ayant ces deux dernières années été essentiellement financés par des subventions de la région Bretagne¹⁰⁸. L'avenant de prolongation¹⁰⁹ de la concession prévoit notamment que le plan d'investissement prévu au budget 2019, soit 2,4 M€, sera pris entièrement en charge par le concédant.

6.4.5.4 Une capacité financière de la concession largement insuffisante pour assurer les investissements minimaux.

La CCIMBO n'est plus en mesure de financer les investissements de la concession sans les aides publiques ou les avances consenties par ses partenaires publics ou son service général.

Par rapport au plan opérationnel 2016-2020, le niveau des investissements réalisés est particulièrement faible. Entre 2014 et 2017, près de 10 M€ d'investissement inscrits dans les budgets primitifs n'ont pas été réalisés. Pour les années 2017 et 2018, les investissements ne se sont élevés qu'à respectivement 1,6 et 1,3 M€, contre 8,4 et 6,4 M€ prévus.

Les plans d'investissements ont ainsi été réduits et dimensionnés pour garantir la sécurité et la sûreté des infrastructures et des superstructures de la concession. Il s'agit de travaux de remise à niveau des équipements et de l'outillage dont l'âge moyen dépasse les 30 ans (remplacement ou réparation de grues, entretien de bateaux portes). Les investissements sont aujourd'hui relativement modestes par rapport aux besoins. Ils concernent les interventions absolument indispensables pour le maintien en état de fonctionnement des équipements et des infrastructures. Certains travaux sont décalés dans le temps faute de moyens suffisants.

Cette baisse préoccupante du niveau des investissements pourrait, à terme, avoir des répercussions sur la compétitivité de l'équipement. Entre 2017 et 2018, les investissements réalisés n'ont ainsi atteint que 2,9 M€ alors que les charges d'amortissement ont dépassé 9 M€.

6.5 La mise des formes 2 et 3 à la disposition d'un opérateur principal

La société « Damen Shiprepair Brest » (DSB) est l'opérateur principal des infrastructures de réparation navale depuis 2012. L'entreprise représente ainsi sur la période 2013-2018 entre 72 et 88,7 % des produits de la concession de réparation navale selon les années.

¹⁰⁸ A cet effet, une convention a été signée le 18 juillet 2018 (1,9 M€).

¹⁰⁹ Avenant n°7 de décembre 2018 voir article 3.

6.5.1 Le contrat de quasi exclusivité conclu en 2012

La société DSB a repris en 2012 les actifs de l'entreprise qui exploitait depuis le 28 mars 1994 les formes 2 et 3 de la concession¹¹⁰ dans le cadre d'une convention de mise à disposition¹¹¹.

Un avenant a ainsi été signé le 15 novembre 2012 pour actualiser la convention. La mise à disposition des équipements a été évaluée à 175 148 € HT par mois¹¹², soit 2,1 M€ HT par an. Cette redevance forfaitaire (due quel que soit le nombre de navires entrant dans les formes) comprenait l'accès exclusif aux formes 2 et 3 et au quai n° 1, ainsi que toutes les prestations liées à l'entrée des navires dans les formes, comme l'ouverture et la fermeture des portes¹¹³. Les autres prestations, telles que l'utilisation des grues ou la consommation d'électricité, étaient facturées conformément aux tarifs publics applicables.

Des aménagements avaient été prévus les deux premières années, avec une remise de 100 % de la redevance les douze premiers mois et de 50 % les douze mois suivants. A compter du premier renouvellement de la convention, le 1^{er} avril 2017, la redevance devait être majorée d'une somme forfaitaire annuelle de 200 000 € par an¹¹⁴ jusqu'au remboursement des aménagements et s'élever à au moins 2,3 M€ HT.

L'avenant avait fixé également un objectif de facturation par la CCIMBO à la société DSB de 5 M€ par an. Il était prévu que si l'objectif n'était pas atteint à l'issue de chaque période contractuelle (soit le 31 mars 2017 puis le 31 mars 2019), la CCIMBO pourrait résilier la convention. De fait, l'objectif n'a été atteint ni en 2016 (3,26 M€), ni en moyenne sur les deux exercices 2015 et 2016 (4,8 M€). La CCIMBO aurait ainsi été en droit de résilier le contrat, ce qu'elle n'a pas fait.

6.5.2 La remise en cause du modèle économique par l'opérateur

Tableau n° 29 : Comptes de l'entreprise Damen Shiprepair Brest

En Euros	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	24 554 000	41 825 000	59 936 000	16 729 000	24 721 000	28 952 000
RÉSULTAT NET	-10 203 000	-6 996 000	5 563 000	-8 068 000	332 000	-4 165 000

Source : Site scores et décisions

¹¹⁰ L'entreprise ayant été placée en redressement judiciaire, la reprise s'est effectuée dans le cadre de cette procédure devant le tribunal de commerce ; la société DSN a été retenue parmi les trois candidats ayant présenté une offre de reprise.

¹¹¹ Le contrat prévoyait une mise à disposition de 620 jours d'occupation des formes (à répartir entre les deux formes 2 et 3) et du quai n°1

¹¹² Ce prix était révisable selon un index prévu au contrat.

¹¹³ Ces prestations demeuraient assurées par des agents de la CCIMBO.

¹¹⁴ L'avenant ne précise pas s'il s'agit d'un montant H.T.

L'entreprise DSB a connu depuis sa création des exercices tous déficitaires à l'exception de 2015. L'année 2016 a été particulièrement difficile avec un chiffre d'affaires en diminution de 72,1 % par rapport à 2015 et un déficit de 8,07 M€. Dans sa réponse, DSB explique notamment que la crise pétrolière intervenue dans les années 2012 à 2016 a eu des conséquences directes sur son activité. La diminution du trafic maritime a en effet entraîné le désarmement de navires dans l'attente de la reprise ainsi qu'un allongement du rythme des opérations de maintenance (passé en moyenne de 2,5 ans à 5 ans). Elle met également en avant la concurrence des chantiers à bas coûts (espagnols, portugais, asiatiques). Si l'activité s'est redressée en 2017 et 2018, elle n'atteint toutefois pas la moitié de celle de 2015. Les résultats demeurent mauvais en 2018 (déficit de 4,16 M€).

Avec le contrat de 2012, DSB bénéficiait d'une mise à disposition des formes 2 et 3 en contrepartie d'une redevance annuelle de 2,1 M€, qui représentait pour elle une charge fixe. Or, d'après ses dirigeants, ce montant avait été dimensionné pour un chiffre d'affaires minimal de 48 M€. Avec seulement 16,7 M€ en 2016, l'entreprise s'est trouvée dans l'impossibilité de faire face à ses obligations envers la CCIMBO.

En début d'année 2017, ses responsables ont souhaité engager des discussions avec la CCIMBO pour trouver des solutions de nature à éviter la fermeture du chantier et le licenciement des salariés, et mettre en place les conditions d'une poursuite d'activité. Dans sa réponse, DSB indique notamment qu'il lui est apparu vital pour assurer la pérennité de ses activités de réparation navale à Brest que les modalités financières de l'accord qui la liait à la CCIMBO soient revues pour lui permettre de regagner en attractivité, en réduisant le poids des coûts fixes qui ne pouvaient plus être répercutés aux clients et mettre en place les conditions d'une poursuite et d'un développement de l'activité.

Après plusieurs mois de négociations, les principes d'une nouvelle tarification qui permettrait de rendre DSB « *plus attractive et compétitive face à ses concurrents espagnols et portugais* » ont été actés.

Un protocole d'accord a ainsi été signé le 11 juillet 2017 par la région, la CCIMBO et DSB¹¹⁵. Une nouvelle convention entre la CCIMBO et DSB a ensuite été signée, le 28 septembre 2017.

6.5.3 L'institution d'un droit de priorité par la convention de 2017

La nouvelle convention prévoit la mise à la disposition de l'entreprise DSB, à titre prioritaire, des formes 2 et 3 et du quai n°1. Ce « *droit de priorité* » sur une partie des installations constitue une nouveauté puisqu'auparavant l'entreprise disposait dans les faits d'une exclusivité.

Dans ce secteur d'activité, un principe de priorité est normalement d'usage dans des cas d'urgence, lorsqu'un navire est en danger. La convention de concession de 1979 accorde ainsi un tel droit aux navires menaçant de couler, mais également aux bâtiments appartenant à l'Etat, à ceux affectées au service d'une ligne postale, et aux bateaux accostant sur les quais pour libérer une forme.

¹¹⁵ Cet accord amiable, négocié dans le cadre d'une procédure de conciliation, a été homologué par un jugement du tribunal de commerce le 30 octobre 2017.

Par dérogation à ces dispositions, le droit est accordé à DSB, de pouvoir positionner ses bateaux en priorité sur les deux formes, 620 jours calendaires par an, soit 85 % du temps. Selon les termes de la convention, si la forme demandée par DSB est déjà occupée par un autre usager, la CCIMBO « *fera ses meilleurs efforts pour mettre à disposition de l'exploitant tout autre forme disponible dans le port et raccourcir le temps d'utilisation de la forme par l'usager* ».

Ce droit de priorité est conditionné par la réalisation d'un chiffre d'affaires supérieur ou égal à 34 M€ HT en 2018 et 36 M€ HT en 2019. Si ces seuils n'étaient pas atteints, l'exploitant perdrait son droit de priorité à l'issue de la période dite « d'adaptation » prévue jusqu'au 31 décembre 2019.

6.5.4 Les incidences financières de la convention de 2017

6.5.4.1 Une tarification principalement liée à l'activité

Outre les rabais consentis sur les tarifs publics d'utilisation des grues ou d'électricité et d'eau¹¹⁶, la convention de 2017 se caractérise surtout par un nouveau modèle de tarification pour l'utilisation des formes de radoub (cf. annexe 11).

La précédente convention prévoyait un forfait de 2,1 M€ par an, quel que soit le niveau de l'activité réelle. Toutes les prestations liées à l'entrée et à la sortie des formes, et à leur occupation, étaient intégrées dans le forfait.

Le prix de la mise à disposition des formes de radoub dans la nouvelle convention est composé d'une part fixe de 500 000 € HT correspondant à la rémunération du droit de priorité, d'un complément égal à 10 % des bénéfices réalisés par l'exploitant, et d'une part variable en fonction de l'utilisation des formes, liée au nombre et aux caractéristiques des navires entrants ainsi qu'au nombre de jours d'occupation de chacune des formes.

Ces dispositions ont été complétées par une période d'aménagement tarifaire du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018. La société DSB n'a pas eu à s'acquitter pendant cette période de la partie fixe de 500 000€, ni de la facturation par journée d'occupation au-delà de la première journée.

Ainsi, le nouveau mode de tarification est, pour l'essentiel, fonction de l'activité. Dans l'hypothèse où l'entreprise n'aurait aucune activité une année donnée, elle ne payerait que le droit de priorité de 500 000 € et non plus un forfait de 2,1 M€. Le risque financier est donc plus important pour la CCIMBO et moindre pour DSB.

Dans sa réponse, DSB insiste sur le fait que la nouvelle tarification lui a permis de regagner en attractivité, et ainsi de conserver son activité sur Brest, ce qui est positif pour la CCIMBO et le bassin d'emploi brestois. DSB considère également que la perte du droit d'exclusivité, remplacé par une simple priorité, représente pour elle un risque de perte de chiffre d'affaire dans l'hypothèse où elle ne serait pas en mesure d'accueillir un navire important pour une intervention non programmée, parce que les formes seraient occupées par d'autres acteurs, que la CCIMBO aurait choisis¹¹⁷.

¹¹⁶ Sont ainsi appliqués un rabais de 23% sur les prix publics pour l'utilisation des grues pour les 8000 premières heures, une réduction à 0,27€ le kwh (au lieu de 0,348 €) sur l'électricité ou encore un rabais de 20% sur le prix de l'eau douce et l'eau de mer.

¹¹⁷ DSB dans sa réponse a évoqué un exemple en 2019 : la CCIMBO aurait en effet accepté sans l'en avertir préalablement une réservation de la forme n°2, pour une intervention sur un navire en avarie sur 5 jours,

6.5.4.2 Une tarification économiquement plus favorable à l'opérateur

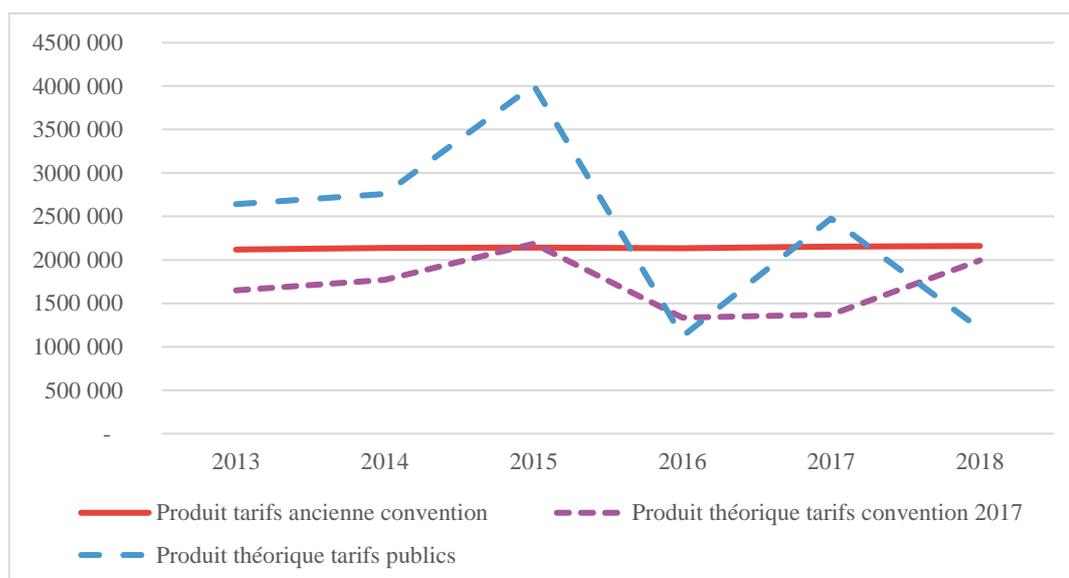
La comparaison sur la base de l'activité réelle constatée entre 2013 et 2018 des recettes théoriques de mise à disposition des formes 2 et 3 simulées avec trois types de tarifs différents (tarif public sans droit de priorité, tarif de l'ancienne convention et tarif de la nouvelle convention) montre que la nouvelle convention produira, toutes choses égales par ailleurs, moins de recettes pour la CCIMBO.

Tableau n° 30 : Recettes théoriques de la CCIMBO en fonction des différentes tarifications

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Produit tarifs ancienne convention	2 118 735	2 138 975	2 140 947	2 135 008	2 152 841	2 159 834	12 846 340
Produit théorique tarifs convention 2017	1 649 452	1 769 264	2 185 836	1 335 541	1 369 830	1 992 899	10 302 822
<i>Différence entre les deux conventions</i>	<i>-469 283</i>	<i>-369 711</i>	<i>44 889</i>	<i>-799 467</i>	<i>-783 011</i>	<i>-166 935</i>	<i>-2 543 518</i>
Produit théorique tarifs publics	2 639 912	2 759 527	4 009 020	1 118 423	2 476 191	1 209 077	14 212 150

Source : Damen Shiprepair Brest

Graphique n° 6 : Recettes théoriques de la CCIMBO en fonction des différentes tarifications



Source : CRC

Avec les nouveaux tarifs, le même niveau de recettes que précédemment – soit 2,1 M€/an - n'est atteint que dans l'hypothèse où l'activité est maximale.

Dans les autres cas, lorsque le taux d'occupation n'atteint pas 80 % (ce qui a été le cas le plus souvent au cours de la période de contrôle), les recettes sont inférieures à celles de l'ancienne convention.

représentant pour elle un chiffre d'affaires de 50 000 €. Or, d'après DSB, « Si une solution n'avait pu être trouvée, de dernière minute, cette occupation de la forme n°2 aurait pu priver la société DSB d'un chiffre d'affaires de plus de 2 500 000 € entraînant une perte de revenus pour la CCIMBO bien supérieure à 50 000 € ».

Sur six exercices, en reprenant l'activité réelle constatée et les tonnages moyens, le total des produits avec la tarification de 2017 ne se serait élevé qu'à 10,3 M€ contre 12,8 M€ avec l'ancienne convention, soit 2,5 M€ de moins, et un gain d'environ 20 % pour l'opérateur.

Enfin, la nouvelle convention produit des recettes encore plus nettement défavorables si elles sont comparées aux tarifs publics. La CCIMBO aurait pu prétendre en appliquant les seuls tarifs publics sur l'ensemble de la période à un total de recettes de 14,2 M€, soit un montant supérieur de 3,9 M€ au produit de la nouvelle convention, et un gain de plus de 27,5 % pour l'opérateur.

Dans sa réponse, outre l'avantage ipso facto pour la CCIMBO de l'activité plus soutenue et du regain d'attractivité, DSB rappelle qu'ils entraînent également des facturations supplémentaires de prestations de la part de la CCIMBO. Celles-ci auraient pu toutefois, selon DSB, être supérieures, si les installations portuaires mises à disposition par la CCIMBO avaient été au niveau : ainsi, une grue de 20 tonnes ne serait pas opérationnelle et une autre de 4,5 tonnes aurait été retirée sans être remplacée. DSB affirme avoir ainsi perdu plusieurs marchés, faute d'investissements suffisants.

6.5.4.3 Des tarifs déconnectés des coûts de production

En 2015, les produits d'exploitation de la concession¹¹⁸ auraient dû être supérieurs de 45 % pour permettre un résultat d'exploitation équilibré. Cette année-là, l'activité était pourtant considérée comme maximale. Une hausse des produits de 45 % n'était donc possible que par une hausse des tarifs équivalente.

La nouvelle convention risque de produire des recettes inférieures à celles calculées avec l'ancienne convention (cf. § 6.5.4.2). Les nouveaux tarifs sont ainsi encore moins conformes à l'objectif, défini dans le cahier des charges de la concession, d'un équilibre d'exploitation sans aides extérieures.

6.5.4.4 Une convention reposant sur des projections très optimistes

La notion de mise à disposition prioritaire introduite dans la convention de 2017 à la place de la quasi exclusivité qui prévalait jusqu'alors, devait permettre à d'autres acteurs de la réparation navale de bénéficier des formes en cas de difficultés pour DSB à occuper celles-ci au moins 85 % du temps.

La CCIMBO devait ainsi pouvoir bénéficier de recettes complémentaires de la part d'autres opérateurs. Toutefois, dans les faits, alors que le taux d'occupation n'a pas dépassé 56 % en 2017 et 2018, aucune autre entreprise du secteur n'a demandé à utiliser les installations.

La convention de 2017 accorde un droit de priorité à DSB à la condition que celle-ci réalise un chiffre d'affaires d'au moins 34 M€ HT en 2018 et 36 M€ HT en 2019. De fait, le chiffre d'affaires de DSB ne s'est élevé qu'à 28,9 M€ en 2018 et 34,8 M€ en 2019.

Les seuils fixés n'étant pas atteints, la CCIMBO peut théoriquement imposer l'arrivée d'un concurrent.

¹¹⁸ DSB en représente approximativement 80%.

Pour autant, outre l'absence de demande de la part d'autres opérateurs au cours de la période de contrôle, cette disposition apparaît largement théorique, tant DSB n'acceptera pas facilement de partager les formes avec un autre opérateur. La région et la CCIMBO avaient notamment émis l'idée que la forme 3 puisse être utilisée partiellement pour le montage d'éléments des futures éoliennes en mer. La direction de DSB a immédiatement émis des réserves, arguant notamment du fait que la réparation navale était une activité pas toujours prévisible et qu'il était indispensable pour elle de bénéficier de la disponibilité de la totalité des formes sur la durée.

La dépendance de fait à l'égard d'un opérateur unique constitue ainsi une des difficultés auxquelles la région et la CCIMBO doivent faire face dans la définition d'une stratégie pour l'activité de réparation navale à Brest.

6.5.4.5 Un redressement de l'activité qui ne se traduit pas immédiatement dans les comptes de la CCIMBO

L'activité de DSB est en croissance et son chiffre d'affaires en hausse depuis 2017. Selon son directeur¹¹⁹, « *les chiffres d'occupation et le nombre de navires faussent l'analyse [la société ayant] en réalité une activité croisière accrue, qui apporte une importante valeur ajoutée (...)* ». Pour 2019, DSB annonçait une nouvelle amélioration de son activité avec quatre paquebots, contre trois en 2018, et pour l'année 2020, escomptait même entre six et huit paquebots¹²⁰.

Dans sa réponse, apportée avant la crise sanitaire de 2020, DSB confirme le regain d'activité du chantier en 2019 et 2020 avec, pour cette dernière année, un chiffre d'affaires initialement prévu à 78 M€. L'entreprise confirme également sa stratégie de viser en priorité le marché des paquebots de croisière pour lequel le chantier de Brest possède d'indéniables atouts, notamment l'importance de ses formes. Elle ajoute que le marché des méthaniers semble reprendre, même si les équipements portuaires gérés par la CCIMBO devraient être mis à niveau pour y faire face.

Pour autant, le chiffre d'affaires total de la CCIMBO pour la concession de la réparation navale en 2018 est de 3,523 M€, soit un montant équivalent à celui de 2017. Le redressement de l'activité de DSB n'a donc pas d'impact immédiat sur les revenus de la concession, les paquebots restant moins longtemps dans les formes et nécessitant moins d'heures d'outillage (grues).

¹¹⁹ Cf. hebdomadaire « le Marin » du 14 mars 2019.

¹²⁰ Le discours se veut optimiste : « *En 2019, le chantier n'a quasiment jamais été vide* », « *Nous avons même des prévisions pour 2021. Les navires sont de plus en plus gros et de plus en plus nombreux, il y a de la place pour tout le monde sur ce marché. Nous ne sommes pas en concurrence avec Marseille qui capte le marché méditerranéen.* ».

6.5.5 Une tarification qui pose des questions juridiques

6.5.5.1 L'absence de transparence des tarifs accordés à DSB

Si la nouvelle tarification est le fruit des négociations amiables menées entre DSB d'une part, la CCIMBO et la région d'autre part, dans le cadre de la procédure de conciliation intervenue en 2017 conformément aux dispositions du code de commerce¹²¹, et qui a donné lieu à un protocole d'accord¹²² homologué ensuite par un jugement du tribunal de commerce¹²³ publié au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (BODACC), il reste que les dispositions réglementaires et conventionnelles régissant la tarification n'ont pas été respectées.

En effet, le code des transports dispose dans son article R 5314-9 que « *La modification des tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés est précédée : 1° De l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ; 2° De la consultation du conseil portuaire.* »

Le cahier des charges de la concession de janvier 1979 prévoit dans son article 33 la possibilité pour la CCI de mettre en œuvre des tarifs spéciaux, soit sous la forme d'abonnement soit en contractualisant avec l'exploitant. Ces tarifs et leurs conditions d'application doivent néanmoins faire l'objet d'un affichage pendant 15 jours au minimum, avant leur communication au préfet du département. Ces tarifs sont applicables si ce dernier n'y est pas opposé.

Or, les comptes rendus des réunions du conseil portuaire précédant ou suivant la signature de la convention avec DSB (9 juin 2017, 16 novembre 2017 et 16 mai 2018) n'évoquent ni la mise en œuvre de tarifs spéciaux ni la contractualisation financière entre la CCIMBO et DSB, qui a pourtant pour effet l'instauration d'une tarification dérogatoire. Ces nouveaux tarifs n'ont pas fait l'objet non plus d'un affichage.

La chambre constate ainsi le non-respect des dispositions réglementaires et le manque de transparence des nouveaux tarifs.

Dans sa réponse, la CCIMBO indique que, pour plus de transparence, elle « *indiquera dans ses tarifs que ceux-ci sont publiés avec la mention de la décision de justice qui les encadre pour la relation avec DAMEN* ».

¹²¹ L'article L 611-4 du code de commerce prévoit qu'il est institué, devant le tribunal de commerce, une procédure de conciliation dont peuvent bénéficier les débiteurs exerçant une activité commerciale ou artisanale qui éprouvent une difficulté juridique, économique ou financière, avérée ou prévisible, et ne se trouvent pas en cessation des paiements depuis plus de quarante-cinq jours.

¹²² La mission du conciliateur est de favoriser la conclusion d'un accord amiable entre l'entreprise et ses créanciers ou partenaires. Si la conclusion d'un accord s'avère impossible, le président du tribunal de commerce met fin à la procédure. Si la négociation aboutit, les parties peuvent demander au président de constater leur accord. Pour lui donner une plus grande force, l'entreprise peut, dans certaines conditions, demander son homologation au tribunal.

¹²³ L'homologation est possible à la demande du débiteur à la condition qu'il ne soit pas en cessation de paiements, que l'accord assure la pérennité de l'entreprise et que l'accord ne lèse pas les intérêts des créanciers non signataires.

6.5.5.2 Les risques juridiques liés à la tarification

La nouvelle tarification, comme la précédente, ne permet pas, même avec une activité maximale, d'équilibrer les comptes d'exploitation de la concession. Les tarifs sont donc d'un niveau insuffisant.

L'accord amiable conclu entre la CCIMBO et la société DSB pour modifier les conditions de l'utilisation des infrastructures et des utilités, passé sans appel à concurrence, à des tarifs en dessous du coût de revient, ainsi que l'exonération du montant fixe rémunérant le droit de priorité (500 000 €/an) du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018 sont de nature à entraîner une distorsion de la concurrence. Cette politique tarifaire favorise en effet une entreprise en particulier et a pour conséquence potentielle de limiter l'accès au marché par d'autres entreprises.

Or, selon l'article 420-1 du code de commerce : « *Sont prohibées [...], lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché, les actions concertées, conventions, [...], notamment lorsqu'elles tendent à : [...]* 1° *Limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises [...]* ».

En outre, la conformité de cette tarification avec la réglementation européenne en matière de concurrence et d'aides d'Etat¹²⁴ reste à vérifier.

Selon la jurisprudence européenne, la notion d'aide d'Etat s'applique à tout avantage consenti par les autorités publiques en faveur d'une entreprise, sans rémunération ou moyennant une rémunération qui ne reflète que d'une manière minimale le montant auquel peut être évalué l'avantage en question. Elle recouvre tout soutien permettant à l'entreprise de réaliser une économie, quelle que soit la forme de ce soutien, tel qu'un apport de ressources ou un allègement de charges qu'elle devrait normalement supporter.

Or, une tarification spécifique est en l'espèce adoptée, sans mise en concurrence et dans des conditions peu transparentes, au bénéfice d'une seule entreprise et elle ne permet vraisemblablement de couvrir, dans le meilleur des cas, que la moitié des coûts supportés par la concession. Elle permet à l'entreprise de diminuer des charges qui normalement devraient grever son budget et a ainsi le même effet qu'une subvention.

¹²⁴ Notamment article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : " 1. *Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions (...)* ".

Il n'est pas établi que ce dispositif remplisse les conditions de compatibilité¹²⁵ ou d'exemption de notification¹²⁶ fixées par la réglementation européenne pour certaines aides.

En outre, dans un tel contexte, la question de la régularité des subventions d'investissement perçues par la CCIMBO doit également être examinée attentivement. Selon l'article 56 du règlement général d'exemption par catégorie de la Commission européenne, les aides à l'investissement de la région ne sont en effet possibles que si elles contribuent à améliorer l'environnement des entreprises, et à la condition que les infrastructures bénéficiaires soient mises à la disposition « *des utilisateurs intéressés sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire* ». Or, il a été vu précédemment que les modalités de modification des conditions d'accueil de l'entreprise DSB et de la tarification n'ont pas été totalement transparentes.

6.5.6 Les objectifs à poursuivre pour la concession réparation navale après 2022

La convention avec DSB se termine le 31 décembre 2021. Sa résiliation est possible si DSB ne s'acquitte pas de ses dettes, mais elle n'est pas prévue si par exemple DSB n'atteignait pas les objectifs d'activité prévus. Dans ce cas, l'entreprise pourrait simplement perdre son droit de priorité, mais faute d'alternative réaliste, la convention risque d'être appliquée jusqu'à la date de fin prévue, en 2022.

6.5.6.1 La transparence des procédures

Si le concessionnaire décidait de maintenir le principe d'une mise à la disposition prioritaire d'un opérateur des installations de réparation navale à partir de 2022, la nouvelle convention devra être attribuée après une mise en concurrence. Il importe en effet que l'affectataire principal des infrastructures ait été désigné après une procédure transparente, pour des raisons économiques, mais aussi des questions de compatibilité avec la réglementation européenne.

6.5.6.2 La pertinence de la tarification

Le concessionnaire devra, en outre, chercher à mettre en œuvre une tarification qui permette de couvrir les charges fixes les plus importantes de la concession que sont les charges d'amortissement. La concession a en effet besoin de recettes stables pour couvrir ses charges, indépendamment de l'activité. À cet égard, la tarification qui existait avant 2017, avec un loyer fixé à 2,1 M€ pour la mise à disposition des formes plutôt qu'une rémunération principalement liée à l'activité, était plus adaptée.

¹²⁵ Par exemple les aides aux entreprises en difficulté (aides au sauvetage, les aides à la restructuration, et les mesures de soutien temporaire à la restructuration) font l'objet de lignes directrices de la Commission du 1er août 2014 (2014/C 249/01), selon lesquelles « *Une aide au sauvetage est par nature urgente et transitoire. Elle a pour principal objectif de permettre le maintien à flot de l'entreprise en difficulté pendant la courte période nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation.* ».

¹²⁶ L'article 109 du TFUE prévoit néanmoins que certaines aides d'Etat peuvent échapper à l'obligation de notification préalable. C'est l'objet du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) n° 651/2014 applicable entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2020. La réparation navale ne fait pas partie des secteurs concernés.

6.5.6.3 L'interdépendance des concessions « réparation navale » et « commerce »

La concession de réparation navale est structurellement déficitaire avec la tarification actuelle. Compte tenu du caractère concurrentiel de ce secteur, une augmentation de la tarification suffisante pour atteindre l'équilibre d'exploitation (cf. § 6.5.4.3) est difficilement envisageable. En conséquence, la question de la pérennité de ce secteur sans aides extérieures se pose.

Si pour des raisons économiques et sociales, les collectivités souhaitent faire perdurer l'activité, une fusion avec l'activité du port de commerce au sein d'une concession unique, afin de mutualiser au maximum les charges, mérite d'être envisagée.

Une fusion paraît cohérente dans la mesure où il existe déjà des liens entre les deux activités. La disparition de la réparation navale à Brest entrainerait par exemple des charges supplémentaires pour le port de commerce en ne permettant plus de répartir notamment les charges des grutiers entre les deux activités. Si les résultats de 2015 du port de commerce ont été satisfaisants c'est grâce à la facturation à la concession de réparation navale d'heures de travail de grutiers du port.

Par ailleurs, certaines activités comme le remorquage ou le lamanage ne sont rentables sans intervention publique que parce qu'elles sont réparties entre les deux concessions. L'activité de remorquage par exemple risquerait d'être déficitaire sur le seul port de commerce, où les navires en ont de moins en moins besoin. S'agissant d'une activité nécessaire sur un port de commerce, le concessionnaire serait alors contraint de se substituer à l'initiative privée si celle-ci était défailante faute de rentabilité.

<p>Recommandation n° 6 Revoir le modèle économique de la concession, notamment la tarification, après 2021, pour permettre une meilleure couverture des charges d'amortissement supportées indépendamment de l'activité de l'occupant.</p>
--

7 LA GOUVERNANCE FUTURE DE LA PLACE PORTUAIRE BRESTOISE

7.1 La stratégie de la région Bretagne

Lorsque la région a pris possession de l'ensemble des ports détenus par l'Etat en 2007, elle a cherché à développer une stratégie commune. Dans un document de 2009 intitulé « *Vers une stratégie portuaire régionale des ports de commerce bretons* », la région écrit notamment que « *l'ensemble des places portuaires doit être pensé comme une entité globale permettant de conserver les spécificités de chacun. Afin de s'assurer de la cohérence des diverses initiatives locales, il s'agit de procéder à un travail de coordination et à des arbitrages régionaux pour éviter les concurrences stériles.* ». Le président de la région met également en avant sa volonté de construire « un seul port » en Bretagne (une gouvernance unique) avec « plusieurs quais » (les ports actuels)¹²⁷.

Toutefois, à ce jour, les périmètres des concessions des ports de commerce bretons sont restés quasiment inchangés. Les renouvellements de concessionnaires n'ont pas donné lieu à des rapprochements entre ports, chacun demeurant encore largement autonome pour son exploitation.

7.2 L'objectif d'une plus forte implication dans la gouvernance brestoise

Un rapport relatif à une nouvelle organisation du port de Brest a été présenté lors de la session d'octobre 2018 du conseil régional. Plusieurs points étaient évoqués :

- l'importance du port de Brest, avec notamment la décision de réaliser, avec l'aide d'autres collectivités et du FEDER, un programme de 220 M€ de travaux ;
- la complexité de l'organisation actuelle combinant, le concédant (la région), le concessionnaire (la CCIMBO), l'Etat (pouvoirs de police), les autres collectivités présentes notamment au sein du syndicat mixte pour le développement de Brest-Iroise (responsable jusqu'à récemment du polder de 1979), et Brest Métropole (zones d'activité attenantes) ;
- la nécessité d'une entité unique dont la gouvernance permettrait de prendre en charge l'ensemble des enjeux associés au développement économique portuaire, sous la forme d'une « société portuaire » contrôlée par les acteurs publics (région Bretagne, pour au moins 51 % des parts, CCIMBO, Brest-Métropole), concentrant la gestion du domaine, le développement économique et le pilotage de la stratégie, et qui pourrait se voir confier un contrat de concession portant sur les activités de commerce et de réparation navale, ainsi que le périmètre non concédé, dont le polder.

Si la volonté de la région d'unifier et de s'impliquer plus directement dans la gouvernance est manifeste, les contours du futur modèle ne sont en revanche pas encore totalement définis.

¹²⁷ Article paru dans le Marin en juillet 2018.

ANNEXES

Annexe n° 1.	Comparaison des comptes de résultats de la CCIMBO	74
Annexe n° 2.	Bilans de la CCIMBO	75
Annexe n° 3.	Comptes groupe CCIMBO (avec filiales)	76
Annexe n° 4.	Comptes de la concession de Roscoff	77
Annexe n° 5.	Résultat DSP « port de commerce de Brest »	78
Annexe n° 6.	Droits de port.....	79
Annexe n° 7.	Les investissements réalisés	80
Annexe n° 8.	Bilan de la DSP « port de commerce de Brest »	81
Annexe n° 9.	Activité de la réparation navale.....	82
Annexe n° 10.	Résultats de la concession de la réparation navale.....	83
Annexe n° 11.	Les tarifs de la convention du 28 septembre 2017	84

Annexe n° 1. Comparaison des comptes de résultats des CCI et de la CCIMBO

A - PRODUITS	2013				2018
	CCI Morlaix	CCI quimper	CCI Brest	Total CCI29	CCIMBO
Imposition additionnelle à la taxe professionnelle (IATP)	4 118 344	4 925 320	9 021 317	18 064 981	8 574 204
Chiffre d'affaires	9 585 264	17 201 116	22 733 491	49 519 871	55 002 034
Production immobilisée	330	440 886		441 216	
Ressources d'origine publique	859 092	757 382	6 526 105	8 142 579	7 833 615
Reprises sur prov./transferts de charges		233 838	1 984 134	2 217 972	3 488 830
Autres produits	735		671	1 406	1 768
transferts de charges	347 407			347 407	
PRODUITS D'EXPLOITATION	14 911 172	23 558 542	40 265 718	78 735 432	74 900 451
Poids TFC/total produits d'exploitation	27,6%	20,9%	22,4%	22,9%	11,4%
Produits financiers	373 735	1 142 562	1 056 227	2 572 524	383 026
Produits exceptionnels	1 192 029	2 175 042	2 434 767	5 801 838	8 250 791
TOTAL DES PRODUITS	16 476 936	26 876 146	43 756 712	87 109 794	83 534 268
Poids TFC/total produits	25,0%	18,3%	20,6%	20,7%	10,3%

B -CHARGES	CCI Morlaix	CCI quimper	CCI Brest	Total CCI29	CCIMBO
Achats de marchandises (variation de stocks)	727 869	376 298	-135 967	968 200	1 672 271
Autres achats	8 634 652	13 272 165	37 240 865	59 147 682	43 612 225
Impôts et taxes	362 515	250 600	1 637 647	2 250 762	1 059 329
Salaires et traitements	2 171 975	4 728 029	9 309 563	16 209 567	13 179 871
Charges sociales	1 190 118	2 425 649	5 963 760	9 579 527	6 973 881
Dotations aux amortissements/immo/dotations	2 980 561	2 983 912	6 156 873	12 121 346	13 721 096
Dotations aux amortissements/actif circulant/provisions	27 730	105 281	545 228	678 239	325 055
Dotations aux amortissements/risques et charges	109 223	256 109	697 692	1 063 024	950 352
Autres charges	359 215	219 754	425 236	1 004 205	800 421
Quote-parts de résultats sur op. faites en commun			929 825	929 825	972 474
Sous-total	16 563 858	24 617 797	62 770 722	103 952 377	83 266 975
Charges financières	916 030	3 287 761	2 045 971	6 249 762	1 396 386
Charges exceptionnelles	10 813	185 952	129 209	325 974	3 472 717
Participations des salariés			-535		31 744
TOTAL DES CHARGES	17 490 701	28 091 510	64 945 902	110 528 113	88 167 822

Source : comptes CCI Brest, CCI Quimper, CCI Morlaix et CCIMBO

Annexe n° 2. Bilans des CCI et de la CCIMBO

ACTIF					
	2013				2018
	CCI Morlaix	CCI Quimper	CCI Brest	Total	CCIMBO
immobilisations incorporelles	74 696	2 781 745	75 636	2 932 077	179 355
immobilisations corporelles	8 904 123	49 139 297	39 456 429	97 499 849	62 142 267
Immobilisations en concessions	68 888 298		180 102 720	248 991 018	156 707 563
Immobilisations financières	2 114 433	856 222	22 577 112	25 547 767	27 191 941
TOTAL IMMOBILISATIONS NETTES	79 981 552	52 777 265	242 211 897	374 970 714	246 221 126
Stock en cours	1 176 837	107 496	971 758	2 256 091	1 352 829
Avances et acomptes		190 722		190 722	193 470
Créances	6 509 358	6 276 568	24 954 001	37 739 927	28 803 464
valeurs mobilières de placement	11 727 837		20 137 338	31 865 175	15 342 978
Compte de dépôt à terme		4 332 969		4 332 969	8 851 872
disponibilités	5 291 217	609	2 268 263	7 560 089	29 512 110
Charges constatées d'avance	180 864	44 600	1 004 767	1 230 231	548 585
TOTAL ACTIF CIRCULANTS	24 886 115	10 952 965	49 336 127	85 175 207	84 605 308
TOTAL ACTIF	104 867 667	63 730 230	291 548 024	460 145 921	330 826 434

	2013				2018
	CCI Morlaix	CCI Quimper	CCI Brest	Total	CCIMBO
réserves			6 074 011	6 074 011	-41 520 028
Apports	7 466 408	10 407 116	-59 393 551	-41 520 027	6 074 011
reports à nouveau	35 708 333	149 973	34 133 208	69 991 514	39 363 189
résultat de l'exercice	-1 013 767	-1 215 364	1 667 623	-561 508	-4 538 280
subventions d'investissement	27 536 843	24 005 762	104 971 539	156 514 144	82 947 366
provisions réglementées		1 157 388		1 157 388	39 535
TOTAL CAPITAUX PROPRES	69 697 816	34 504 875	87 452 830	191 655 521	82 365 793
Droit du concédant	4 863 605	735 821	145 856 774	151 456 200	139 762 039
provisions pour charges	2 672 708	6 350 506	4 560 479	13 583 693	8 602 736
TOTAL DROITS ET PROVISIONS	7 536 313	7 086 327	150 417 253	165 039 893	148 364 775
dettes financières	21 263 180	12 430 568	24 895 546	58 589 294	38 248 493
Emprunts et dettes diverses	49 093	87 867	364 373	501 333	19 318 652
avances et acomptes reçus	18 827	90 649		109 476	71 542
dettes fournisseurs	2 080 015	1 506 016	9 813 754	13 399 785	9 758 586
dette fiscales et sociales	850 831	1 749 999	4 931 982	7 532 812	13 167 753
dettes sur immo	1 169 786	1 403 117	5 789 057	8 361 960	2 003 685
autres dettes	2 179 093	2 154 390	7 482 412	11 815 895	15 893 615
produits constaté d'avance	22 714	2 716 421	400 817	3 139 952	1 633 540
TOTAL DETTES	27 633 538	22 139 027	53 677 941	103 450 506	100 095 866
TOTAL PASSIF	104 867 667	63 730 229	291 548 024	460 145 920	330 826 434

Source : comptes CCI Brest, CCI Quimper, CCI Morlaix et CCIMBO

Annexe n° 3. Comptes du groupe CCIMBO (avec filiales)

Comptes 2018

	CCIMBO	<i>Aéroport Brest</i>	<i>Aéroport Quimper</i>	<i>Autres filiales</i>	Total filiales	retraitements	Total groupe CCIMBO
Chiffre d'affaires (B)	55 002 034	21 986 292	2 822 719	1 964 398	26 773 409	-2 483 512	79 291 931
Ressources d'origine publique + IATP	16 407 819	447 195	35 592	0	482 787		16 890 606
Reprises sur provisions/transferts de charges	3 489 922	426 247	4 214	6 465	436 926	-1 175 543	2 751 305
Autres produits	674	7	2	10	19		693
TOTAL DES PRODUITS	74 900 449	22 859 741	2 862 527	1 970 873	27 693 141	-3 659 055	98 934 535
Achats consommés	1 576 998			-8 001	-8 001		1 568 997
Charges externes	43 612 226	12 187 895	1 739 743	1 010 300	14 937 938	-3 972 862	54 577 302
Impôts et taxes	1 059 329	1 257 951	210 640	80 567	1 549 158		2 608 487
Salaires et traitements	20 153 752	7 504 210	1 123 653	479 240	9 107 103	31 744	29 292 599
Dotations aux amortissements/immo/dotations	14 996 503	1 845 446	101 514	615 222	2 562 182	55 969	17 614 654
Autres charges	800 418	168 248	15 300	42 220	225 768		1 026 186
TOTAL DES CHARGES	82 199 226	22 963 750	3 190 850	2 219 548	28 374 148	-3 885 149	106 688 225
Résultat d'exploitation	-7 298 777	-104 009	-328 323	-248 675	-681 007	226 095	-7 753 689
quote-part	-972 474				0		-972 474
Résultat financier	-1 013 360	-29 729	806	12 075	-16 848		-1 030 208
Résultat exceptionnel	4 778 075	8800		238 050	246 850		5 024 925
participation	31 744				0	-31 744	0
Impôts				21 269	21 269		-21 269
Résultat	-4 538 280	-124 938	-327 517	-19 820	-472 275	194 351	-4 752 715

Source : comptes CCIMBO

Annexe n° 4. Comptes de la concession de Roscoff

A- Compte de résultat de la concession

	2013	2014	2015	2016	2017
Chiffre d'affaires (B)	6 351 772	6 399 057	6 592 959	6 953 806	7 315 199
Reprises sur provisions/transferts de charges	18 542	39 675	217 905	35 360	69 656
Subventions d'exploitation				16 974	
Autres produits	34 859	65 583	101 131	92 544	92 616
TOTAL Produits d'exploitation	6 405 173	6 504 315	6 911 995	7 098 684	7 477 471
Produits financiers (Total III)	50 829	36 568			
Produits exceptionnels (Total IV)	820 270	1 452 600	890 978	907 006	872 824
TOTAL DES PRODUITS	7 276 272	7 993 483	7 802 973	8 005 690	8 350 295

	2013	2014	2015	2016	2017
Charges d'exploitation	7 489 660	8 165 673	8 310 603	8 260 603	8 325 487
<i>dont dotations aux amortissements</i>	<i>2 312 186</i>	<i>2 719 649</i>	<i>2 683 548</i>	<i>2 681 161</i>	<i>2 694 582</i>
<i>dont contributions versées aux services</i>	<i>372 000</i>	<i>330 331</i>	<i>298 601</i>	<i>296 631</i>	<i>298 622</i>
Charges financières	916 030	968 188	940 075	842 004	713 358
Charges exceptionnelles	134	90 415	4 575	15 456	250
TOTAL DES CHARGES	8 405 824	9 224 276	9 255 253	9 118 063	9 039 095

Résultat	-1 129 552	-1 230 793	-1 452 280	-1 112 373	-688 800
-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------

B - Répartition des produits d'exploitation

<i>En euros</i>	2013	2014	2015	2016	2017	évol 17/13
produits exploitation commerce	2 693 576	2 686 156	2 715 293	2 808 256	2 866 034	6,4%
produits exploitation pêche	2 704 624	2 605 812	2 697 118	2 811 980	3 069 007	13,5%
produits exploitation plaisance	1 006 973	1 212 348	1 499 584	1 478 449	1 542 430	53,2%
Total produits d'exploitation	6 405 173	6 504 316	6 911 995	7 098 685	7 477 471	16,7%

C - Répartition de la CAF

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CAF commerce	851 543	953 158	855 509	990 087	1 011 767	996 537
CAF pêche	106 224	93 433	48 123	210 651	418 085	68 352
CAF plaisance	-293 072	24 992	37 269	-25 130	263 944	166 058
CAF concession Roscoff-Bloscon	664 694	1 071 583	940 901	1 175 608	1 693 796	1 230 947

Source : comptes de la concession

Annexe n° 5. Résultat DSP « port de commerce de Brest »

A - Produits	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Evol 17/13
Chiffre d'affaires	10 330 396	10 180 053	10 640 704	10 407 904	10 406 670	11 302 262	9,41%
<i>dont taxe /navires</i>	2 611 540	2 422 349	2 254 818	2 457 210	2 365 333	2 664 165	2,02%
<i>dont taxe/marchandises</i>	1 342 726	1 299 933	1 181 867	1 239 586	1 155 069	1 302 892	-2,97%
<i>dont installations spéciales</i>	959 323	1 041 620	1 065 355	1 159 447	924 907	1 095 182	14,16%
<i>dont engins de manutention</i>	1 645 347	1 526 912	1 454 502	1 377 261	1 554 292	1 628 306	-1,04%
<i>dont silos</i>	875 116	917 046	1 024 360	1 053 799	1 058 435	948 925	8,43%
<i>dont appointements</i>	611 210	595 212	597 171	625 437	623 960	675 349	10,49%
<i>dont locations de terrains</i>	1 050 434	1 039 428	1 058 559	1 080 324	1 069 063	1 135 472	8,10%
<i>dont énergie électrique</i>	549 548	369 018	438 364	545 150	510 075	534 025	-2,82%
Ressources d'origine publique	1 750	-	-	-	-	-	-100,00%
Reprises sur provisions	1 375 301	1 298 092	2 044 519	1 954 383	1 005 097	939 188	-31,71%
Autres produits	4	3	2	1	2	7	75,00%
Reprises sur provisions	1 377 055	1 298 095	2 044 521	1 954 383	1 005 099	939 195	-31,80%
PRODUITS D'EXPLOITATION	11 707 451	11 478 148	12 685 225	12 362 288	11 411 769	12 241 457	4,56%
Produits financiers	302 074	225 762	163 341	180 969	187 996	92 020	-69,54%
Produits exceptionnels	319 964	451 237	449 974	508 719	544 685	495 459	54,85%
TOTAL DES PRODUITS	12 329 489	12 155 146	13 298 539	13 051 975	12 144 449	12 828 936	4,05%

B - Charges	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Achats de marchandises (variation de stocks)	-117 620	19 461	-72 520	6 825	16 422	-82 923
Autres achats	3 998 035	3 422 309	3 834 880	3 531 754	3 114 025	3 079 297
Impôts et taxes	115 086	126 917	132 858	112 982	134 539	138 423
Salaires et traitements	2 235 429	2 404 647	2 535 146	2 594 484	2 685 792	2 714 025
Charges sociales	1 357 058	1 361 522	1 507 670	1 483 416	1 575 973	1 544 945
Dotations aux amortissements/immo/dotations	1 313 090	1 798 588	1 927 017	2 313 678	2 536 999	2 689 816
Dotations aux amortissements/actif circulant/prov.	527 986	-	122 383	3 908	7 213	46 983
Dotations aux amortissements/risques et charges	515 895	103 493	188 959	184 324	92 167	53 020
Autres charges	47 818	73 202	696 581	62 343	36 004	65 834
Contributions versées aux services	479 521	488 000	498 000	538 000	554 000	562 300
Sous-total	10 472 298	9 798 138	11 370 974	10 831 715	10 753 135	10 811 720
Quotes parts aux opérations communes	929 825	793 688	620 051	902 648	626 873	972 474
Charges financières	2 934	97 201	104 661	129 681	128 299	119 470
Charges exceptionnelles	2 358	39 989	13 297	141 774	3 066	9 263
Participation des salariés	-	-	21 047	-	18 207	22 568
TOTAL DES CHARGES	11 407 415	10 729 015	12 130 030	12 005 818	11 529 580	11 935 495

Annexe n° 6. Droits de port

A - Redevances sur le navire

<i>en milliers d'euros</i>	2013	2014	2015	2016	2017
Paquebots	28	32	29	32	67
Navires transportant des hydrocarbures	657	611	601	682	666
Navires transportant des gaz liquéfiés	64	57	57	94	62
Autres navires transportant des vrac liquides	45	48	40	43	39
Navires transportant des marchandises solides en vrac	1 103	1 162	1 031	1 231	1 056
Navires porte-conteneurs et feeders	496	423	403	376	381
Navires autres	48	29	49	26	49
Redevances calculées par la CCIMBO	2 441	2 362	2 210	2 484	2 320

Source : statistiques portuaires – états semestriels

Redevances reversées par les douanes à la CCIMBO	2 612	2 422	2 254	2 457	2 365
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Source : comptes de résultats détaillés CCIMBO – concession port de commerce

Différences entre sommes reversées et sommes calculées	171	60	44	-27	45
---	------------	-----------	-----------	------------	-----------

B - Redevance sur les marchandises

<i>en milliers d'euros</i>	2013	2014	2015	2016	2017
Vrac solides non agro	174	157	134	135	171
<i>dont ferrailles</i>	54	51	49	53	73
<i>dont sable</i>	81	78	69	66	63
Vrac solides agro	260	270	250	270	211
<i>dont tourteaux colza</i>	51	36	34	31	19
<i>dont tourteaux soja</i>	23	1	16	3	
<i>dont graines soja</i>	111	150	155	192	136
Vrac liquides agro	89	79	65	73	62
<i>dont huile de palme</i>	19	13	10	7	8
<i>dont huile de soja</i>	44	42	54	66	54
Vrac liquides non agro	531	518	497	548	506
<i>dont hydrocarbures</i>	489	469	447	493	461
Marchandises diverses	267	258	237	207	216
<i>dont conteneurs</i>	260	235	210	192	195
Redevances calculées par la CCIMBO	1321	1282	1183	1233	1166

Source : statistiques portuaires – états semestriels

Redevances reversées par les douanes à la CCIMBO	1343	1300	1182	1240	1155
---	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Source : comptes de résultats détaillés CCIMBO – port de commerce

Différences entre sommes reversées et sommes calculées	22	18	-1	7	-11
---	-----------	-----------	-----------	----------	------------

Annexe n° 7. Les investissements réalisés

A – Les investissements réalisés dans le cadre du plan d'investissements

<i>(en milliers d'euros)</i>	Investissements prévus dans le contrat de DSP	Réalisé fin 2018	Ecart
Petits investissements	1 450	2 561	1 111
Refonte	3 250	7 772	4 522
Renouvellement	2 210	2 821	611
Investissements de capacité	18 793	13 416	- 5 377
<i>Terminal vrac</i>	<i>8 340</i>	<i>1 999</i>	<i>- 6 341</i>
<i>dont magasins vrac agro</i>	<i>1 750</i>	<i>1 047</i>	<i>- 703</i>
<i>dont consolidation capacités déchargement</i>	<i>6 350</i>	<i>716</i>	<i>- 5 634</i>
<i>Traçabilité produits</i>	<i>240</i>	<i>236</i>	<i>- 4</i>
<i>interface rail -terminal multimodal</i>	<i>1 280</i>	<i>1 659</i>	<i>379</i>
<i>Manutention pondéreux</i>	<i>3 650</i>	<i>-</i>	<i>- 3 650</i>
<i>Poste sablier</i>	<i>2 508</i>	<i>2 611</i>	<i>103</i>
<i>Performance environnementale</i>	<i>2 570</i>	<i>1 281</i>	<i>- 1 289</i>
<i>Autoroutes de la mer</i>	<i>200</i>	<i>966</i>	<i>766</i>
<i>Informatique de gestion</i>	<i>245</i>	<i>179</i>	<i>- 66</i>
<i>Equipements supplémentaires</i>		<i>147</i>	
<i>Autres</i>		<i>4 574</i>	<i>4 574</i>
Total plan	25 703	26 570	867

Source : CRC

B – Financement des investissements 2008/2018

<i>En milliers d'euros</i>	Réalisé fin 2018	Financements externes	<i>dont subventions versées d'avance</i>	<i>dont fonds spécial</i>	<i>dont Europe</i>	<i>dont CD29</i>	<i>dont CRB</i>	<i>dont autres</i>
Petits investissements	2 561							
Refonte	7 772							
Renouvellement	2 821							
Investissements de capacité	13 416	2 058	881	1 177	448	862	376	63
<i>Terminal vrac</i>	<i>1 999</i>					<i>42</i>		
<i>dont magasins vrac agro</i>	<i>1 047</i>					<i>42</i>		
<i>dont consolidation capacités déchargement</i>	<i>716</i>							
<i>Traçabilité produits</i>	<i>236</i>							
<i>interface rail -terminal multimodal</i>	<i>1 659</i>					<i>262</i>		
<i>Poste sablier</i>	<i>2 611</i>					<i>499</i>	<i>376</i>	
<i>Performance environnementale</i>	<i>1 281</i>					<i>59</i>		<i>63</i>
<i>Autoroutes de la mer</i>	<i>966</i>				<i>448</i>			
<i>Informatique de gestion</i>	<i>179</i>							
<i>Equipements supplémentaires</i>	<i>147</i>							
<i>Autres</i>	<i>4 574</i>	<i>2 058</i>	<i>881</i>	<i>1 177</i>				
Total plan	26 570	2 058	881	1 177	448	862	376	63
Plan de compétitivité	8 633	6 842	2 396	2 396	2 053			
Investissements hors DSP	4 497			3 098		728	608	
TOTAL	39 700	15 086	3 277	6 671	2 501	1 590	984	63

Annexe n° 8. Bilan de la DSP « port de commerce de Brest »

PASSIF						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
reports à nouveau	5 445 163	6 367 237	7 793 367	8 961 877	10 008 034	10 622 903
résultat de l'exercice	922 074	1 426 130	1 168 510	1 046 157	614 869	893 442
subventions d'investissement	7 273 896	6 898 160	6 622 451	6 372 237	6 026 961	5 639 083
CAPITAUX PROPRES	13 641 133	14 691 527	15 584 329	16 380 271	16 649 864	17 155 428
Droit du concédant	31 810 840	30 517 109	29 058 916	28 143 512	26 699 696	25 781 625
provisions pour charges	1 529 975	1 191 342	1 086 662	480 800	419 087	464 465
DROITS ET PROVISIONS	33 340 815	31 708 452	30 145 578	28 624 312	27 118 783	26 246 090
dettes financières	3 300 775	3 122 673	5 439 740	6 603 245	6 162 270	5 712 501
Emprunts et dettes diverses	2 934	2 775	15 340	13 756	12 865	11 957
dettes fournisseurs	1 562 593	880 616	957 225	1 044 070	840 413	988 951
dette fiscales et sociales	877 380	841 582	1 084 839	1 031 638	1 174 053	1 282 454
dettes sur immo	1 198 181	836 073	2 163 384	1 063 951	560 464	359 096
autres dettes	73 629	144 289	79 056	87 734	68 109	386 717
produits constaté d'avance	12	977	0	0		
TOTAL DETTES	7 015 504	5 828 985	9 739 584	9 844 394	8 818 173	8 741 676
TOTAL PASSIF	53 997 452	52 228 964	55 469 490	54 848 978	52 586 821	52 143 194

PASSIF						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
reports à nouveau	5 445 163	6 367 237	7 793 367	8 961 877	10 008 034	10 622 903
résultat de l'exercice	922 074	1 426 130	1 168 510	1 046 157	614 869	893 442
subventions d'investissement	7 273 896	6 898 160	6 622 451	6 372 237	6 026 961	5 639 083
CAPITAUX PROPRES	13 641 133	14 691 527	15 584 329	16 380 271	16 649 864	17 155 428
Droit du concédant	31 810 840	30 517 109	29 058 916	28 143 512	26 699 696	25 781 625
provisions pour charges	1 529 975	1 191 342	1 086 662	480 800	419 087	464 465
DROITS ET PROVISIONS	33 340 815	31 708 452	30 145 578	28 624 312	27 118 783	26 246 090
dettes financières	3 300 775	3 122 673	5 439 740	6 603 245	6 162 270	5 712 501
Emprunts et dettes diverses	2 934	2 775	15 340	13 756	12 865	11 957
dettes fournisseurs	1 562 593	880 616	957 225	1 044 070	840 413	988 951
dette fiscales et sociales	877 380	841 582	1 084 839	1 031 638	1 174 053	1 282 454
dettes sur immo	1 198 181	836 073	2 163 384	1 063 951	560 464	359 096
autres dettes	73 629	144 289	79 056	87 734	68 109	386 717
produits constaté d'avance	12	977	0	0		
TOTAL DETTES	7 015 504	5 828 985	9 739 584	9 844 394	8 818 173	8 741 676
TOTAL PASSIF	53 997 452	52 228 964	55 469 490	54 848 978	52 586 821	52 143 194

Annexe n° 9. Activité de la réparation navale

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de navires accueillis en formes 2 et 3	35	35	39	28	25	21
<i>Forme 1</i>	5	7	6	5	3	6
<i>Forme 2</i>	12	14	14	12	13	7
<i>Forme 3</i>	18	14	19	11	9	8
Nombre de navires accueillis à quais	25	29	27	12	17	12
Durée moyenne de séjour						
<i>Forme 1</i>	34	24	32	32	64	52
<i>Forme 2</i>	17	14	21	12	16	14
<i>Forme 3</i>	13	16	18	13	18	14
Volume taxable moyen des navires en m3						
<i>Forme 1</i>	8 642	14 477	60 666	6 008	11 441	3 372
<i>Forme 2</i>	69 882	93 825	100 686	50 507	88 341	21 793
<i>Forme 3</i>	119 478	117 339	114 244	82 645	168 079	155 441
Volume taxable des navires en m3						
<i>Forme 1</i>	43 210	101 339	363 996	30 040	34 323	20 232
<i>Forme 2</i>	838 584	1 313 550	1 409 604	606 084	1 148 433	152 551
<i>Forme 3</i>	2 150 604	1 642 746	2 170 636	909 095	1 512 711	1 243 528
Taux d'occupation des formes	62%	59%	82%	45%	56%	52%
Taux d'occupation des quais	31%	61%	40%	18%	20%	6%
occupation des formes en nombre de jours	614	581	821	442	565	517
occupation des quais en nombre de jours	202	414	263	118	126	41
nombre d'heures de grues	6 104	9 097	11 891	3 990	7 025	6 420

Source : CCIMBO

Annexe n° 10. Résultats de la concession de la réparation navale

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiffre d'affaires (B)	3 869 660	6 692 314	7 292 383	4 089 101	3 512 910	3 524 147
dont						
<i>Vente prod fabriqués & prest. de services</i>	84 954	46 243	40 851	92 949	103 813	141 255
<i>Forme de radoub</i>	874 635	2 007 668	2 215 193	2 219 656	838 610	971 158
<i>Engins de manutention</i>	1 128 424	1 585 311	1 993 562	455 069	1 067 745	1 003 206
<i>Locations de terrains</i>	302 245	365 882	373 436	378 714	384 574	386 874
<i>Prestation eau</i>	104 469	149 588	234 937	68 487	88 408	115 478
<i>Energie électrique</i>	659 400	1 285 986	905 358	161 562	261 990	160 426
<i>Gaz et air comprimé</i>	268 126	434 143	622 089	161 062	134 120	75 954
<i>Locations diverses</i>	169 344	205 798	206 186	97 799	137 687	108 312
Ressources d'origine publique		2 539	3 337	720	-	-
Reprises sur provisions	138 177	168 664	81 758	191 429	511 564	315 682
Autres produits		6	1	0	6	1
Sous-total (C)	138 177	171 210	85 095	192 149	511 571	315 683
TOTAL (A+B+C)	4 007 837	6 863 524	7 377 478	4 281 250	4 024 480	3 839 830
Produits exceptionnels (Total IV)	1 462 414	1 648 391	2 079 238	2 316 263	2 624 668	2 677 123
TOTAL DES PRODUITS	5 470 251	8 511 915	9 456 716	6 597 513	6 649 148	6 516 953

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Achats de marchandises (variation de stocks)	-18 347	-109 136	-33 815	25 573	2 266	-6 125
Autres achats	2 258 632	2 490 655	3 240 996	2 577 259	2 062 130	1 984 970
Impôts et taxes	108 755	103 215	82 475	61 997	74 058	77 104
Salaires et traitements	1 391 218	1 891 544	2 206 718	1 405 705	2 038 595	2 094 220
Charges sociales	752 166	761 860	796 246	701 518	869 234	908 745
Dotations aux amortissements/immo/dotations	3 404 666	3 647 824	4 102 055	4 370 077	4 712 812	4 288 784
Dotations aux amortissements/actif circulant/prov.	4 744	3 946	5 358	295 794	7 988	5 780
Dotations aux amortissements/risques et charges	20 100	6 000	11 251	6 000	12 286	12 496
Autres charges	20 537	46 886	21 783	71 178	24 886	37 818
Contributions versées aux services	291 900	297 000	303 000	353 000	363 590	369 000
Sous-total charges d'exploitation	8 234 371	9 139 794	10 736 068	9 868 101	10 167 846	9 772 792
Charges financières	56 991	48 286	80 638	74 027	51 618	38 501
Charges exceptionnelles	6 329	9 343	18 621	19 755	6 975	33 803
<i>Participation des salariés</i>			12 661		6 198	9 176
TOTAL DES CHARGES	8 297 691	9 197 423	10 847 987	9 961 883	10 232 636	9 854 272

Annexe n° 11. Les tarifs de la convention du 28 septembre 2017

Par rapport aux tarifs publics d'utilisation des formes, la convention de 2017 introduit une facturation forfaitaire d'entrée/sortie et pour le 1^{er} jour d'occupation, correspondant au minimum de perception de 42 000 m³ pour la forme 2 et de 120 000 m³ pour la forme 3 sur la base du tarif public de 112,45 € par 1 000 m³. Le forfait d'utilisation de la forme à sec est facturé à 2 000 € quel que soit la taille du bateau et la forme utilisée. Le forfait journalier d'occupation est fixé à 2 000 € par jour quel que soit la taille du navire ou la forme utilisée.

Par exemple, l'entrée d'un navire de 250 000 m³ dans la forme 3 sera facturée non pas en fonction du volume réel du navire mais au tarif minimum correspondant à un navire de 120 000 m³, soit 13 561 € au lieu de 28 252 € si le tarif public avait été appliqué. De même l'utilisation des formes 2 et 3 le premier jour d'assèchement est facturée 2000 € le 1^{er} jour au lieu de 5000 € environ pour la forme 2 et 10 000 € pour la forme 3. Enfin, l'occupation des formes est limitée à 2 000 € par jour, quel que soit le volume des navires, alors que le tarif public est fonction du volume du navire et peut être ainsi nettement supérieur. Un navire de 250 000 m³ devrait être facturé 12 680 € par jour au tarif public au lieu de 2 000 €.



Les publications de la chambre régionale des comptes Bretagne
sont disponibles sur le site :
<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-bretagne>