Chambre régionale des comptes
Bretagne

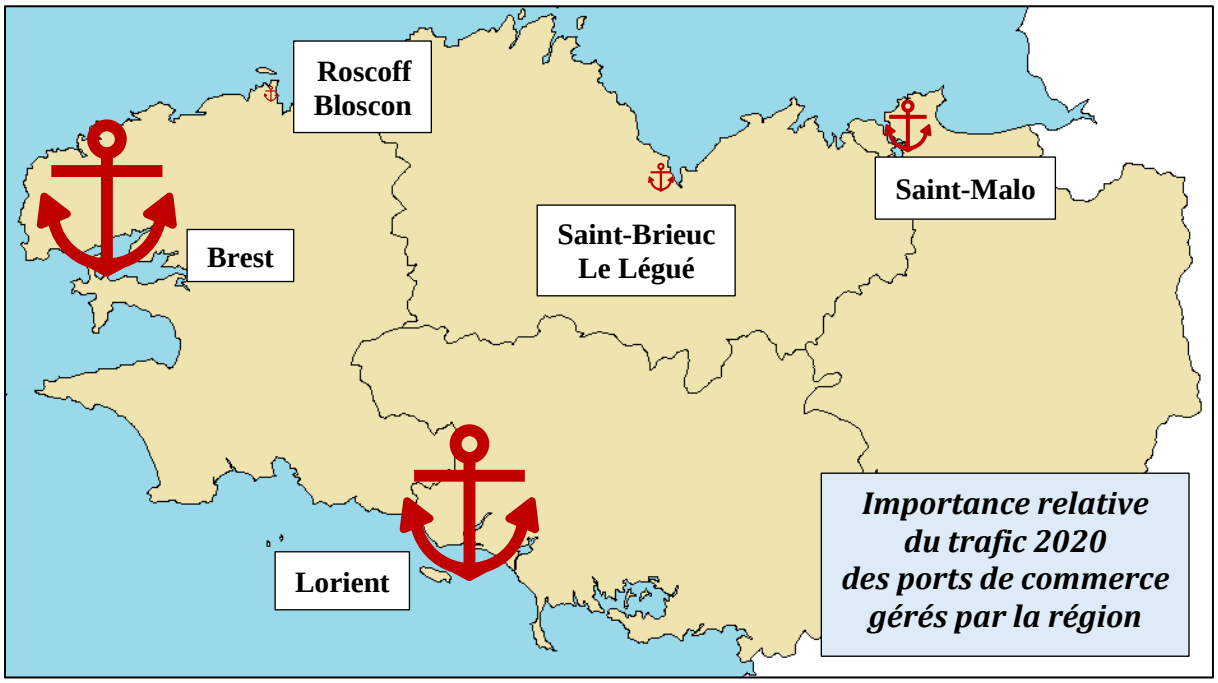
LA POLITIQUE PORTUAIRE DE LA RÉGION BRETAGNE

Une stratégie de consolidation des acquis et de développement orienté vers le secteur des énergies marines renouvelables

La région Bretagne investit fortement dans ses cinq ports de commerce, indispensables à l'économie locale, notamment agro-alimentaire. La stratégie de croissance du trafic de conteneurs se heurte à la concurrence, toujours vive, du transport routier. En revanche, la volonté de développer un pôle « énergies marines renouvelables » se concrétise sur le port de Brest.

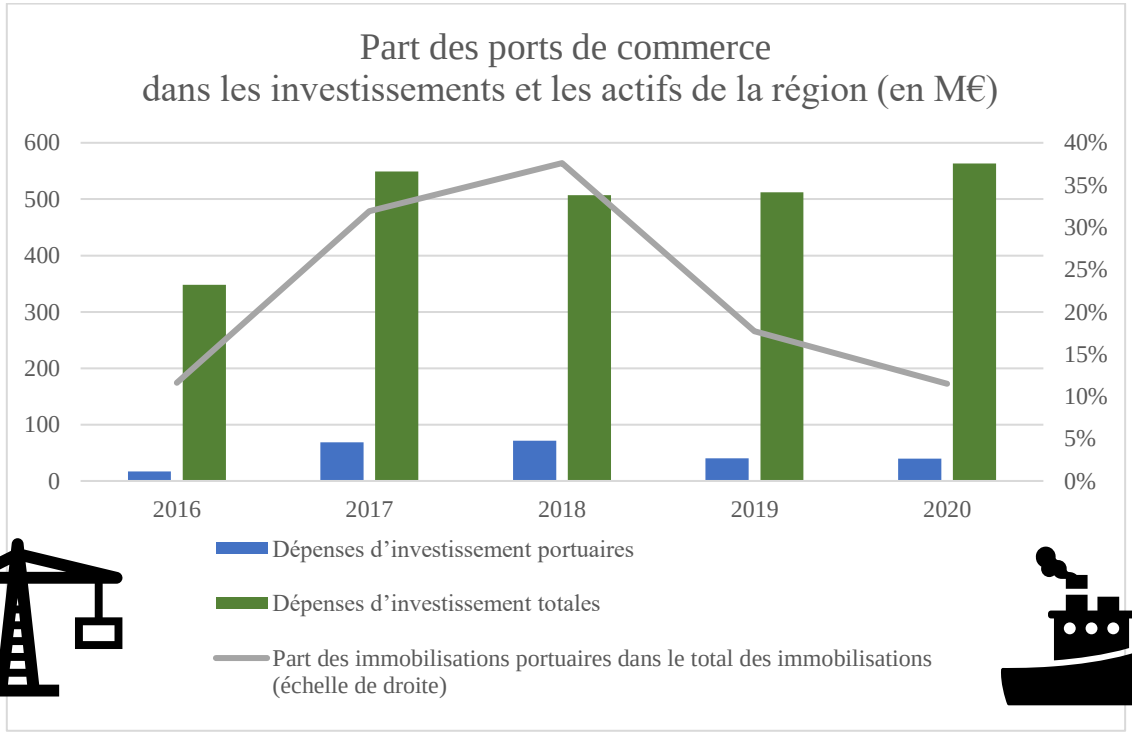
Des ports représentant un enjeu pour l'économie locale et bénéficiant de moyens importants consacrés par la région

La région Bretagne est propriétaire des cinq ports de commerce bretons les plus importants (Brest, Lorient, Saint-Malo, Roscoff et Saint-Brieuc, transférés par l'Etat et les départements depuis 2007), chacun étant néanmoins considéré comme un port secondaire à l'échelle nationale (2 % du trafic portuaire français pour les cinq ports bretons). Tous sont spécialisés depuis des décennies sur des marchés dédiés à l'économie locale, notamment l'industrie agro-alimentaire, et ont une activité relativement stable sur la période 2016-2020. Depuis 2020, les ports qui ont un trafic lié au transport de passagers et de marchandises avec le Royaume-Uni ont toutefois particulièrement souffert de la crise sanitaire.



Seuls font foi le rapport, sa synthèse, ses recommandations et les réponses dans le cadre de la contradiction.

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



Une évolution récente de la gestion portuaire déléguée qui ne pallie que partiellement les défauts de surveillance des concessionnaires par la région

L'exploitation courante des ports régionaux est confiée à des concessionnaires. Les modalités et l'effectivité des contrôles des concessions par la région sont variables selon les contrats. La définition des frais de siège est parfois succincte et parfois laissée à la discrétion des concessionnaires. Un litige sur ce point freine d'ailleurs la clôture des comptes de l'ancienne concession du port de Saint-Malo depuis 2019.

Depuis 2020, des évolutions sont intervenues dans les concessions des ports. De nouveaux opérateurs aux cotés de plus anciens ont été retenus par la région à Saint-Malo et Lorient. Une meilleure structuration des clauses des contrats et de l'organisation mise en place par la région pour leur suivi peut être relevée. Restent quelques points de vigilance, comme la faiblesse relative des pénalités en cas de non-réalisation des investissements prévus, et l'encadrement insuffisant des modalités de calcul des frais de siège. Pour le port de Brest, la région a retenu la création d'une société portuaire en 2021, qui permet d'associer au sein d'une même gouvernance les pouvoirs autrefois partagés entre concessionnaires et concédant. Cette solution juridique innovante nécessite néanmoins le maintien d'une vigilance particulière de la région dans le fonctionnement de la société.

Seuls font foi le rapport, sa synthèse, ses recommandations et les réponses dans le cadre de la contradiction.

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

La région Bretagne a élaboré en 2009 une stratégie axée sur la consolidation des trafics traditionnels, le développement de nouveaux trafics, et la volonté de développer de nouvelles activités plus en phase avec les transitions écologiques. En 2021 l'activité des principaux ports de commerce bretons reste assez proche de celle de 2007, le développement du trafic de conteneurs se heurtant à la concurrence du transport routier. Seul le développement d'un pôle spécialisé sur les énergies marines renouvelables à Brest se concrétise pour un coût total estimé en 2021 à plus de 300 M€. Utilisé pour la première fois dans le cadre de la mise en œuvre du premier parc éolien breton en baie de Saint-Brieuc, son utilisation future dépendra d'éventuels nouveaux projets de parcs éoliens marins, dans un contexte de vive concurrence avec d'autres zones portuaires situées dans d'autres régions.

Seuls font foi le rapport, sa synthèse, ses recommandations et les réponses dans le cadre de la contradiction.