

COMMISSION PERMANENTE

Séance du lundi 7 mars 2016

Délibération

N° ordre : 2016-CP03-039	Page Rapport : 353
Direction : DDEI Service : Mer	
Code : 0268	
Libellé : Améliorer les sites portuaires départementaux	
Commission : Insertion et Economie	

COMPÉTENCE PORTUAIRE DÉPARTEMENTALE

Suite aux lois n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Départements, les Régions, et l'Etat, et n°2004-809 du 13 août 2004 (Port de Concarneau), le Département du Finistère s'est vu transférer un certain nombre de ports.

Aujourd'hui, relèvent toujours de la compétence du Conseil départemental, quinze ports qui accueillent des activités de pêche, de commerce, de réparation navale, de transports (fret et passagers), de plaisance. Pour onze d'entre eux, l'exploitation est déléguée pour tout ou partie du port à onze concessionnaires (Chambres de Commerce et d'Industrie, Syndicat intercommunal, Communes) au travers de dix huit contrats de concession dont les dates d'échéance s'échelonnent de 2016 à 2039.

I - Le contexte

L'environnement économique, le renouvellement prévu de la majorité des concessions de Cornouaille mais aussi les contraintes budgétaires des financeurs habituels ont conduit le Conseil départemental à s'interroger sur la nécessité de rechercher des synergies, des complémentarités entre les différentes filières et les différentes places portuaires.

A. L'étude stratégique de développement des ports départementaux

Une étude a été lancée par le Conseil départemental fin 2013, pour définir une stratégie à moyen terme de développement des ports départementaux. L'objectif était double : servir d'outil d'aide à la décision sur l'avenir des ports dont les concessions arrivaient pour certaines à échéance dans un contexte économique incertain fin 2017, et établir le futur cahier des charges des délégations à venir. L'étude a permis de réaliser un diagnostic économique prospectif et une expertise juridique et financière des concessions, déclinés dans un scénario organisationnel dit « équilibré » qui a réparti les ports en 7 groupes autonomes :

Groupe	Port	Préconisation
1	Roscoff Blocon	Port aux activités complémentaires (commerce, pêche plaisance) : Pas de modification organisationnelle ou contractuelle (2023)
2	Roscoff Vieux-Port	Port imbriqué dans la ville et d'intérêt local : pas de modification organisationnelle ou contractuelle (2020)
3	Le Conquet	Pas de modification organisationnelle ou contractuelle d'ici au terme du contrat (2039) puis gestion globale de l'exploitation des infrastructures et des superstructures dédiées à la desserte des îles, gérées actuellement en régie.
4	desserte des îles : ports des îles de Batz, Molène, Quessant et Sein	Gestion en régie, avec pour objectif la globalisation de leur gestion
5	Ports de Cornouaille	Gestion unique mixte pêche/plaisance pour les ports de Concarneau (hors réparation navale), Loctudy-Ile Tudy, Plobannalec-Lesconil, Le Guilvinec-Léchiagat, Saint-Guénolé-Penmarc'h, Audierne, Douarnenez , afin de mutualiser pour maintenir et développer les synergies existantes sur le secteur pêche, favoriser une polyvalence de la gestion des espaces, permettre un développement dynamique de l'activité plaisance.
6	Port du Corniguel - Cap Horn	Corniguel : espace portuaire assimilable à une zone d'activité, qui pourrait être transféré à l'issue du contrat à la communauté d'agglomération de Quimper. Cap Horn : espace urbain avec une vocation portuaire limitée qui pourrait être transféré à la ville de Quimper
7	Port de Concarneau - partie réparation navale	Activité autonome, faisant l'objet de complémentarité avec les outils de réparation navale régionaux de Brest Lorient, Saint-Malo

B. La Loi NOTRe

La Loi NOTRe promulguée le 8 août 2015, est venue interférer avec cette réflexion en prévoyant un transfert possible des ports départementaux à d'autres collectivités ou groupements de collectivités au plus tard au 1^{er} janvier 2017.

L'article 22 dédié à la compétence portuaire, prévoit que toute collectivité ou groupement de collectivité qui le souhaite peut demander jusqu'au 31 mars 2016 au Département à exercer les compétences portuaires (propriété, aménagement, entretien, gestion) pour les ports relevant de son territoire. La demande peut porter seulement sur une partie du port dès lors qu'elle est individualisable, d'un seul tenant et sans enclave et que cette partition n'est pas de nature à nuire à la sécurité de la navigation. Le Département peut aussi demander le maintien de sa compétence.

En l'absence de candidature pour le maintien ou le transfert de la compétence, les ports départementaux sont transférés à la Région, au plus tard le 1^{er} janvier 2017.

En cas de candidatures multiples sur un même port, la création d'un syndicat mixte, à qui est transféré le port, est privilégiée. A défaut d'accord, le Préfet de région décide quelle est la collectivité attributaire.

Par ailleurs, l'article 15 de la Loi prévoit que la Région organise les transports maritimes réguliers de personnes et de biens pour la desserte des îles à compter du 1^{er} janvier 2017.

II - La définition de la compétence portuaire départementale

Le Conseil départemental pour déterminer le contour de la compétence portuaire qu'il souhaite conserver s'est appuyé sur :

- l'analyse des filières réalisée dans le cadre de l'étude stratégique avec une attention portée à la création de synergies inter et intra-portuaires,
- l'analyse des usages portuaires majoritaires,
- la prise en compte du lien au territoire dans un esprit de solidarité territoriale,
- les liens entre places portuaires, sans les opposer les unes aux autres.

La démarche a été largement concertée avec les Maires et Présidents d'Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ainsi qu'avec la Région Bretagne : 18 réunions ont eu lieu de fin septembre 2015 à début février 2016 pour présenter l'analyse faite et les propositions d'une « feuille de route » finistérienne pour les ports départementaux.

Cette « feuille de route » organisée autour de quatre usages principaux des ports (commerce, desserte des îles, réparation navale, pêche/plaisance) est présentée ci-après avec sa déclinaison port par port en termes de compétence portuaire.

1. Le Commerce

a. Le port de Roscoff-Bloscon

La Région qui, à l'issue de la Loi de décentralisation de 2004, a demandé à bénéficier du transfert des ports d'intérêt national de Brest et Lorient confirme son intérêt pour le port de Roscoff Bloscon avec l'activité transmanche. La Région est un acteur majeur de la BAI, dont les bateaux sont pour partie sa propriété. Le transfert de la compétence transports maritimes à la Région au 1^{er} janvier 2017 plaide également en ce sens.

Il est décidé que le Conseil départemental ne demande pas le maintien de sa compétence sur le port de Roscoff-Bloscon, laissant la compétence à la Région.

b. Le port du Corniguel

L'agglomération de Quimper a fait part de son d'intérêt pour le port du Corniguel dont l'usage s'apparente à une zone d'activité pour la partie située au Corniguel et à un espace urbain pour la partie située au Cap Horn.

Il est décidé que le Conseil départemental ne demande pas le maintien de sa compétence sur le port du Corniguel, laissant la compétence à Quimper Communauté (voire la ville de Quimper pour la partie Cap Horn selon l'organisation souhaitée par l'agglomération).

2. La desserte des îles en lien avec la compétence transport maritime transférée au 1^{er} janvier 2017 à la Région

Le lien entre la compétence de transport maritime et la compétence portuaire pour les ports de desserte des îles est important. En effet, il convient d'envisager dans sa globalité la chaîne de transport dont la finalité consiste à assurer dans les meilleures conditions le transfert des usagers et des marchandises au travers des fonctions d'accueil, d'embarquement, de transport et de débarquement.

Pour ce motif, il est décidé que le Conseil départemental ne demande pas le maintien de sa compétence portuaire sur les **ports des îles de Batz, Molène, Stiff à Ouessant et Sein** et sur les ports continentaux de desserte des îles d'**Audierne partie Porspéré (Ste Evette) et du Conquet, partie desserte des îles**, laissant la compétence à la Région.

S'agissant du **port de Roscoff Vieux Port** qui permet la desserte de l'île de Batz, la commune de Roscoff (actuel concessionnaire du port) confirme qu'elle a un intérêt pour demander la compétence du port de Roscoff Vieux Port. Celui-ci, situé au cœur de la cité comporte dans son périmètre la majorité des parkings de la ville. Ces parkings sont affectés au stationnement des estivants à destination de Batz, mais aussi à la vie locale (marchés, diverses manifestations) et la gestion et les redevances qu'ils génèrent militent pour ce choix.

Il est décidé que le Conseil départemental ne demande pas le maintien de sa compétence sur le port de Roscoff Vieux Port, laissant la compétence à la commune de Roscoff.

3. La Réparation Navale

La filière bretonne de construction/réparation navale nécessite une coordination et des synergies fortes entre les ports concernés, Concarneau et les ports régionaux de Saint-Malo, Lorient et Brest (synergies demandées par les acteurs privés). La Région a d'ores et déjà eu une approche régionale de l'ensemble de ces sites à travers l'étude régionale sur la réparation navale menée en 2013-2014.

4. La mixité pêche/plaisance à dominante pêche

a. Le port du Conquet

Les ventes à la criée des produits de la pêche débarqués au port du Conquet sont effectuées sous la criée de Brest gérée par la CCI de Morlaix qui gère également la criée de Roscoff-Bloscon.

Les synergies avec les ports de Brest et de Roscoff-Bloscon, respectivement port régional et port identifié comme pouvant être transféré à la Région, sont donc importantes.

En matière de plaisance, le port ne fait pas partie des ports « structurants » à l'échelle départementale, ne disposant pas de placés sur pontons et de services aux plaisanciers sédentaires ou de passage (douches, sanitaires, local...).

Des enjeux de desserte locale existent avec la passerelle du Croëe. Celle-ci sépare physiquement en deux le fond de l'espace portuaire et nécessite un dialogue avec l'EPCI et la commune pour sa gestion, tout comme la gestion des parkings de desserte des îles, le parking portuaire étant complété par un parking communal compte tenu de l'espace disponible.

Ces différents usages plaident en faveur d'un transfert de la compétence à la Région qui pourrait associer l'EPCI dans sa gouvernance portuaire compte tenu des enjeux locaux. La CCPI en Bureau du 2 décembre 2015 s'est prononcé favorablement à une évolution de la compétence portuaire en ce sens.

Il est décidé que le Conseil départemental ne demande pas le maintien de sa compétence portuaire sur **la partie pêche plaisance du port du Conquet**.

b. Les Ports de Cornouaille

De Concarneau à Douarnenez, en passant par Loctudy-Ile Tudy, Plobannalec-Lesconil, Le Guilvinec-Léchiagat, Saint-Guérolé-Penmarc'h et Audierne, la multiplicité des gestionnaires sur l'espace portuaire amène à des concurrences inopportunes, en termes de gestion de l'occupation du domaine, et donc de développement de l'activité économique.

Une gestion unique, dans le cas de ports partageant entre deux fonctions (plaisance, pêche) un bassin unique, un chenal, un accès commun, pourrait permettre une meilleure cohérence en termes d'aménagement de l'espace portuaire et une plus grande souplesse dans la gestion et la valorisation, notamment foncières, d'une entité portuaire unique.

En ce sens, une mixité opérationnelle pêche plaisance s'impose sur les ports de Concarneau, de Loctudy-Ile Tudy, de Plobannalec-Lesconil, du Guilvinec-Lechiagat et d'Audierne (partie Audierne-Plouhinec).

Cette mutualisation permettrait de générer un impact positif direct auprès des usagers notamment par l'amélioration coordonnée du niveau de service des différents ports, par la mise en œuvre d'animations à l'échelle du bassin de navigation, par la valorisation et la complémentarité des zones de mouillages et par la mise en place d'une véritable politique commerciale dynamique des

parts, indispensable au regard de l'enjeu d'inflexion du modèle actuel de la plaisance finistérienne (exemple du modèle morbihannais).

Cette approche répondrait aux besoins de structuration et de développement de la filière plaisance par la mise en synergie de ports structurants, en réponse aux enjeux identifiés par le Livre Bleu du nautisme.

L'activité de réparation navale sur les sites de Douarnenez et du Guilvinec est fortement liée à la filière pêche, ce qui n'est pas le cas de Concarneau qui pourrait être géré par un autre opérateur en synergie et complémentarité avec les outils régionaux de levage.

Il est donc décidé que le Conseil départemental demande le maintien de sa compétence portuaire sur les ports mixtes à dominante pêche de Cornouaille : **Douarnenez, Audierne pour sa partie Audierne-Plouhinec (hors Porspéré/Ste-Evette), Saint-Guérolé-Penmac'h, Le Guilvinec-Lechiagat, Loctudy-Ile Tudy, Plobannaec-Lesconil, Concarneau.**

La « feuille de route » finistérienne pour les ports départementaux (cf. annexe), a été présentée à l'ensemble des collectivités concernées le 26 janvier dernier et a globalement fait l'objet d'un consensus.

La Région Bretagne a fait part, à la date de rédaction du rapport, de son souhait de demander le transfert à son profit de l'ensemble des ports départementaux de Bretagne. En cas de candidatures multiples, la répartition des compétences portuaires sera négociée entre les collectivités.

Une concertation aura donc lieu pour les ports de **Douarnenez, Audierne pour sa partie Audierne-Plouhinec (hors Porspéré / Ste-Evette), Saint-Guérolé-Penmac'h, Le Guilvinec-Lechiagat, Loctudy-Ile Tudy, Plobannaec-Lesconil, Concarneau** à l'issue de laquelle le Préfet décidera du transfert ou non des ports.

III - La gouvernance portuaire envisagée pour les ports qui resteraient de compétence départementale

Au fil des rencontres avec les élus locaux et des échanges quant à leur vision d'une stratégie portuaire tant pour « leur » port, que pour leur territoire, il est apparu que :

- l'échelon départemental est considéré comme le bon niveau non seulement en termes de taille de territoire, mais aussi en termes de capacité financière, pour exercer la compétence portuaire tout en garantissant un développement économique soucieux de solidarité territoriale, de cohérence sociale à l'échelle du territoire départemental,
- les collectivités locales voient l'intérêt de dépasser la classique vision « port par port », pour nouer entre elles des relations économiques pérennes et maintenir et développer l'emploi sur leur territoire. Dès lors, elles ont souhaité prendre part à la gouvernance portuaire, pour pouvoir peser sur la définition des choix de développement et de leur financement.

Dès lors, la gouvernance actuelle assise dans les ports sur des comités de pilotage et définissant dans des « contrats de port », déclinaison des contrats de territoires, les modalités de réalisation d'un projet donné, se devait d'être renouvelée.

La proposition de créer un syndicat mixte de gestion permet de répondre aux attentes exprimées par les élus locaux.

Ce syndicat mixte de gestion portuaire cornouaillais associerait le Conseil départemental au titre de la compétence portuaire qu'il conserverait, mais aussi les EPCI (Concarneau Cornouaille Agglomération, Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud, Communauté de Communes du Cap Sizun, Communauté de Communes du Pays de Douarnenez) du fait de leur compétence économique, compte tenu du lien fort et des synergies existantes entre les ports et leur territoire (interface ville-port).

La Région quant à elle y pourrait prendre place également au titre de sa compétence économique, mais aussi en tant que gestionnaire des fonds régionalisés du FEAMP (environ 1,5 M€/an pour l'ensemble des mesures ports de pêche pour toute la Bretagne).

A compter de sa création, le syndicat se substituerait au Conseil départemental pour l'exercice de sa compétence portuaire. Dans l'hypothèse, où le Conseil départemental se retirerait du syndicat, il reprendrait sa compétence portuaire.

Le syndicat mixte pourrait gérer les ports dans le cadre d'une régie (directe ou autonome), et avoir recours à des prestataires pour l'exécution de travaux ou pour l'achat de fournitures ou de services dans le cadre de marchés publics. Il pourrait également transférer la responsabilité de la gestion de son service à un tiers dans le cadre d'un contrat de délégation de service public qui prendrait la forme d'un affermage, pour la gestion de tout ou partie de l'activité portuaire.

Après en avoir délibéré, la Commission permanente du Conseil départemental décide :

- de demander le maintien de la compétence portuaire du Conseil départemental du Finistère sur les ports suivants : Douarnenez, Audierne pour sa partie Audierne-Plouhinec (hors Porspéré), Saint-Guérolé-Penmac'h, Le Guilvinec-Lechiagat, Loctudy-Ile Tudy, Plobannalec-Lesconil, Concarneau ;
- de donner mandat à Mme la Présidente pour les échanges à venir dans le cadre de la concertation que doit mener le Préfet de région en cas de candidature multiple ;
- d'autoriser Mme la Présidente à signer, au nom et pour le compte du Département, les éventuelles conventions de transfert à intervenir entre le Département et la ou les collectivités territoriales ou leurs groupements bénéficiaires du transfert ;
- de poursuivre les échanges avec les EPCI Concarneau Cornouaille Agglomération, Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud, Communauté de Communes du Cap Sizun, Communauté de Communes du Pays de Douarnenez et la Région Bretagne pour la création d'un syndicat mixte de gestion des ports de Douarnenez, Audierne pour sa partie Audierne-Plouhinec (hors Porspéré /Ste-Evette), Saint-Guérolé-Penmac'h, Le Guilvinec-Lechiagat, Loctudy-Ile Tudy, Plobannalec-Lesconil, Concarneau.

- Acte transmis au représentant de l'Etat
le 09/03/2016

- Acte publié et mis à la disposition du
public le

10 MARS 2016

Pour la Présidente et par délégation,
Le responsable du Pôle Juridique et de l'Assemblée,



Nicolas JAMBON

Annexe : « Feuille de route » pour les ports départementaux du Finistère

Port départemental	Demande de maintien de la compétence portuaire du Conseil départemental du Finistère	Compétence portuaire future envisagée	Commentaires
Roscoff-Bloscon	non	Région Bretagne	Commerce, Transmanche, pêche dans une organisation nord Finistère avec port régional de Brest, port du Conquet
Roscoff Vieux Port	non	Commune de Roscoff	Desserte des îles passagers par acteurs privés, imbrication du port dans la ville, pas d'intérêt départemental identifié dans l'étude stratégique de développement des ports
Batz	non	Région Bretagne	Desserte des îles
Le Conquet	non	Région Bretagne	Desserte des îles, pêche dans une organisation en synergie avec le port régional de Brest, le port de Roscoff Bloscon, intérêt local (EPCI/commune) pour plaisance, passerelle, parking
Stiff –Ouessant	non	Région Bretagne	Desserte des îles
Molène	non	Région Bretagne	Desserte des îles
Sein	non	Région Bretagne	Desserte des îles
Audierne	non	Région Bretagne	Desserte des îles
- Partie Pospéré (Ste Evette Esquibien)	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
- Partie Audierne-Plouhinec Douarnenez	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
Saint Guénolé Penmarc'h	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
Le Guilvinec-Lechiagat	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
Loctudy-Ile Tudy	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
Plobannalec-Lesconil	oui	Conseil départemental du Finistère	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
Concarneau	oui	Conseil départemental du Finistère	Synergies avec la réparation navale des ports régionaux de Brest, Lorient, Saint Malo
Le Corniguel	non	Quimper Communauté Quimper Communauté ou Commune de Quimper	Approche mutualisée pêche/plaisance Cornouaille
- Partie Corniguel			
- Partie Cap Horn			pas d'intérêt départemental identifié dans l'étude stratégique de développement des ports

