



## → Communiqué de presse

Lundi 3 octobre 2011

# Le port de Brest doit être conforté comme pôle d'excellence internationale de réparation navale

La légitime émotion et les inquiétudes, suscitées par l'annonce récente de menaces planant sur les activités de la réparation navale à Brest, conduisent la Région Bretagne, autorité concédante du port et partenaire des autres collectivités dans la conduite de plusieurs dossiers de développement, à préciser son approche du dossier et mettre en perspective l'engagement qui sera le sien dans toute la période qui s'ouvre.

Il convient de rappeler, en premier lieu, que rien ne permettait d'anticiper une évolution aussi brutale de la situation, et que pour l'instant la concession est financièrement plutôt saine même si le résultat annuel est négatif sur les deux années 2010 et 2011. C'est la raison pour laquelle aucune référence particulière à cette situation n'a été faite au conseil portuaire qui s'est tenu au mois de juin 2011.

La situation à laquelle est confrontée la réparation navale sur le site de Brest résulte de la conjonction de la conjoncture de tension découlant de la crise mondiale et de l'exacerbation de la concurrence s'exerçant au plan européen. En outre, cette situation de tension ne permet une lisibilité du plan de charge de l'entreprise que sur une très courte durée (1 mois à 1 mois 1/2).

Il reste que le site de Brest dispose d'atouts considérables, d'un outil exceptionnel et d'une excellence professionnelle unanimement reconnue.

### **Un outil exceptionnel, unique en France :**

L'outil de Réparation Navale a été conçu dans le cadre du plan gouvernemental de relance de l'économie nationale de 1976 afin d'accueillir des navires de 500 000 tonnes. C'est aussi dans ce cadre que fut réalisée la forme de radoub N°3 et cette forme est la seule qui demeure en état de fonctionnement dans l'hexagone.

Deux plans de pérennité des équipements, co-financés par les collectivités et l'État, ont été réalisés sur les périodes antérieures, afin de maintenir la compétitivité de l'outil :

Plan de pérennité 1994/2000 : 15,4 M€

Plan de pérennité 2001/2008 : 11,3 M€

Ces plans avaient pour objectif de :

- garantir l'adéquation entre l'outil de RN et l'activité réelle sur des navires contemporains de taille inférieure et générant des recettes moindres,
- remédier au déséquilibre causé par des recettes insuffisantes pour couvrir les dépenses nécessaires,
- pérenniser à Brest une activité de RN génératrice d'activité et d'emplois,
- Préserver un outil rare (il existe 3 ou 4 sites de ce type en Europe). Cet objectif a été atteint puisque Brest est devenu le premier site de RN civile en France, après s'être pourtant effondré au milieu des années 80, comme par ailleurs la quasi-totalité de la filière construction et réparation navale française.

### **Le plan opérationnel de soutien à la réparation navale 2009-2014 :**

Le plan opérationnel 2009/2014 s'élève à 31,334 M€. Il est financé par la CCI de Brest (45%), la Région (35%), le CG 29 (10%) et BMO (10%) :

- Il se situe dans la continuité des plans précédents puisqu'il y avait toujours ce surdimensionnement structurel des équipements par rapport à la taille des navires (et donc des recettes) et la même volonté de pérenniser une activité de RN

**Contacts : Odile Bruley - Adriana Pigeon - Josselin Brémaud**

**Accueil presse : 02 99 27 13 54 - [presse@region-bretagne.fr](mailto:presse@region-bretagne.fr)**

**[www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)**

- compétitive ;
- le vieillissement des équipements : celui-ci conduit à augmenter le nombre d'équipements dans une phase de maintenance plus lourde et plus coûteuse. Avec ce vieillissement s'ajoutait une utilisation intensive du fait d'un taux d'occupation particulièrement élevé.

Il comprend un volet «renouvellement de grue» avec le remplacement de la grue de 80t de la forme 2 pour 5788 k€ : la budgétisation est prévue à hauteur de 1100 k€, soit 20% de la commande au budget primitif 2011 de la concession.

L'engagement de la Région :

- au titre du précédent plan de compétitivité 2001 – 2008 : 461K€ en 2010 et 40K€ en 2011,
- au titre du plan 2009 – 2014, la Région doit verser, au regard du plan prévisionnel, 3M€ d'ici la fin de l'année 2011.

### **La réparation navale ne doit pas, ne peut pas être remise en cause sur le site de Brest !**

Les difficultés rencontrées en matière de carnet de commande, pour les mois d'octobre et de novembre, ne peuvent constituer un motif pour justifier l'abandon de cette activité sur le port de Brest. Brest est structurellement le site le plus adapté au développement de cette activité au plan national et au plan européen.

Il apparaît que le plan de pérennisation des équipements de la réparation navale (destiné à assurer le maintien en l'état de l'outil concédé, et cofinancé par les collectivités) tarde à monter en puissance sur la période 2009 – 2014 et la Région Bretagne est tout à fait disposée à examiner avec la plus grande attention cet aspect particulier du problème.

Enfin, du point de vue des conditions tarifaires pratiquées sur le port de Brest, la Région est tout à fait disposée à étudier cette situation spécifique dès l'instant que l'opérateur aura consolidé sa position du point de vue de son positionnement sur le marché de la réparation navale au niveau international, en participant éventuellement à la démarche de recherche de ces marchés (y compris au plan financier).

L'entreprise dépositaire de cette activité de Réparation Navale est une entreprise performante, possédant une haute technicité ; sa situation financière est saine et les accords qu'elle a conclus avec STX, lui permettent de se positionner sur le marché des paquebots et de l'offshore.

Les outils exceptionnels existant sur le port de Brest, co-financés par les collectivités et concessionnaire portuaire ne demandent qu'à être utilisés et optimisés.

Pour agir dans ce sens, la Région Bretagne, qui engagera prochainement le plan de développement du port de Brest en coopération avec les collectivités partenaires et la CCI de Brest, mettra tout en œuvre pour explorer toutes les pistes et toutes les hypothèses de nature à conforter le soutien à l'activité de Réparation Navale sur le port de Brest.

Gérard LAHELLEC

Vice-Président du Conseil Régional, en charge de la mobilité et des transports

Président du Conseil portuaire de Brest,

par délégation de M. Le Président du Conseil Régional de Bretagne