



LE BULLETIN

des élu-e-s communistes
du Conseil régional de Bretagne
<http://www-groupe-communiste-bretagne.org>

Spécial Ports

Conflit au port de Lorient, inquiétude sur l'avenir de la réparation navale à Brest avec la SOBRENA, les ports bretons font l'actualité. L'occasion de revenir sur la mobilisation du Conseil régional et plus particulièrement de Gérard Lahellec, Vice-président en charge des transports sur ces deux dossiers; et sur la stratégie portuaire globale de la Région, propriétaire des 3 ports bretons.

DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ DES PORTS BRETONS

Avec ambition et responsabilité, le Conseil régional de Bretagne a souhaité renforcer le rôle des ports comme outils fondamentaux au service du développement économique. L'activité transport maritime en Bretagne représente 4 500 emplois directs et 645 emplois pour la réparation navale. Les trois ports bretons, en 2010, ont vu un total annuel cumulé de plus de 7 Millions de tonnes transités sur leurs places. Les ports bretons sont donc un véritable atout maritime tant du point de vue économique, social ou environnemental. Mais, pas grand-chose ne se ferait sans ambition publique forte. C'est la démonstration du Conseil régional de Bretagne.

Un transfert bien opéré

Depuis le 1er janvier 2007, le Conseil régional de Bretagne est propriétaire des ports de Lorient, Brest et Saint Malo. A ce titre, il en assure le service public et l'entretien des infrastructures; la gestion des superstructures et l'outillage reste concédée. Ce transfert s'était opéré de façon très arbitraire par le Gouvernement de l'époque. Il s'agissait donc de ne pas subir et surtout d'éviter toute fragilisation des ports bretons. Deux défis majeurs s'imposaient donc à la Région :

- S'impliquer dans des négociations qui ont précédé ce transfert afin qu'il n'aboutisse pas à un morcellement de la domanialité publique.

- Engager de lourds investissements dans les ports, d'autant plus importants que l'Etat avait totalement délaissé ses installations portuaires pourtant vitales au développement économique de la Bretagne. Ainsi, au titre de ces transferts, l'Etat verse à la Région près d'1 Million d'euros de compensation quand la Région en investit en moyenne 20 Millions d'euros par an.

Des délégations de service public revisitées

Ceci fait, le Conseil régional, en 2008, a du gérer la mise en œuvre de l'attribution des concessions qui arrivaient à expiration suivant les préconisations des directives européennes. La Région a donc élaboré un cahier des charges fixant les conditions auxquelles les candidats devaient répondre. Celui-ci comportait désormais des conditions sociales à satisfaire ainsi que des garanties environnementales.

Autre innovation majeure : le Conseil régional a fixé une obligation de constitution d'un « fonds spécial » alimenté par les ressources financières de chaque port et contribuant aux propres investissements des ports bretons.

Jouer la complémentarité des ports bretons

A coté des nouvelles instances de concertation (les conseils portuaires, le comité de pilotage stratégique portuaire régional qui, a vocation à fixer le cadre stratégique



pour l'ensemble de ports régionaux), le point d'orgue de cette ambition est l'adoption en janvier 2010 d'une stratégie portuaire à l'échelle régionale visant à développer un réseau portuaire breton.

Cette stratégie vise à mettre les ports bretons en résonance et non en concurrence, chacun faisant fructifier ses atouts au service du développement régional. Elle fixe des orientations précises de développement, pour chaque filière, dans l'objectif de s'adapter aux évolutions futures et de mettre les collectivités en capacité d'anticiper les besoins de développement, d'orienter leurs investissements et d'orienter les demandes des acteurs économiques.

Des investissements pour moderniser et développer les ports

Cette volonté de dynamiser les activités portuaires passe par des projets de

développement des ports inscrits dans un plan pluriannuel d'investissement portuaire 2010-2014 avec comme projets majeurs : la poursuite des travaux de la rive gauche du Scorff et de

la zone du Rohu à Lorient pour développer la construction navale, les travaux de réparation de quais et ouvrages d'art à Saint Malo ou encore le développement du port de Brest.

PORT DE LORIENT : LA RÉGION TROUVE UNE ISSUE AU CONFLIT

Mi octobre, un conflit social s'engage entre le personnel du port de Lorient et son employeur la CCI. Les salariés réclamaient de meilleures conditions de départ en retraite anticipée dans le cadre d'un accord sur le travail pénible, conclu au niveau national au printemps. Or, la CCI ne voulait pas en entendre parler au motif que l'accord national est intervenu bien après la signature du contrat de délégation. Le conflit se durcit.

Le Conseil régional de Bretagne, propriétaire du port de Lorient, est donc appelé à jouer le rôle de médiateur. Lundi 7 novembre, lors du conseil portuaire à Lorient, Gérard Lahellec, Vice-président en charge des transports, a proposé l'organisation d'une table ronde, ce même jour, avec l'ensemble des acteurs concernés. Réunis autour de la table, chacun a pu écouter les propositions du Vice-président en charge des transports qui a avancé l'idée d'un

règlement du conflit en deux temps : « Tout d'abord, nous sommes prêts à régler les situations urgentes : celles des départs en retraite qui interviendraient sous peu afin de suspendre le plus rapidement possible le mouvement de grève. Ensuite, nous proposons d'engager un cycle de négociations sur la gouvernance des ports qui permettrait de tout remettre à plat. ».

Le premier point est vite réglé : les trois techniciens du port concernés par un départ à la retraite anticipée en 2012 partiront avec une majoration de la prime de départ. La Région prendra en charge les coûts supplémentaires. Concernant le deuxième point, un processus de négociation devrait s'engager au niveau des trois ports bretons gérés par la Région. Gérard Lahellec, qui regrette que l'accord national en question n'ait pu être négocié avec les Régions propriétaires de ports décentralisés, a déjà une idée en tête :



une charte de gouvernance qui viserait le double objectif de l'efficacité économique et de l'exemplarité sociale pour l'ensemble des ports bretons et pour le port de Lorient, en particulier.

Le 8 novembre, les grutiers et le personnel de maintenance du port de Lorient reprenaient le travail en attendant que de nouvelles négociations soient entreprises, non sans être mécontents de l'intervention de la Région.

LA SOBRENA DOIT ÊTRE CONFORTÉE

ABrest, les 237 salariés de la Sobrena sont dans l'angoisse. Faute de commandes, le premier chantier de réparation navale civil est à l'arrêt. Le risque est tout bonnement le dépôt de bilan. Le groupe Meunier, propriétaire de la Sobrena, quitte très vite le navire et fait appel à deux administrateurs provisoires pour gérer la situation. La disparition du chantier naval pourrait avoir des conséquences dramatiques : c'est le premier site de réparation navale civil de France, une des plus importantes activités du port de Brest ; avec la sous-traitance, la réparation navale à Brest représente 700 à 800 emplois.

Crise économique, exacerbation de la concurrence, pour le groupe Meunier, la Sobrena ne peut faire face. La Région a, elle, un tout autre point de vue : « 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 » affirme Gérard Lahellec assez contrarié que cette situation n'est jamais été évoquée lors des derniers conseils portuaires d'autant plus à quelques jours de la présentation d'un plan pour le développement du port de Brest.

Agir : tel est le mot d'ordre des salariés comme des collectivités dont la Région : « Il convient d'explorer toutes les hypothèses sans attendre le dépôt de bilan », rapporte Gérard Lahellec, « Il y a des marchés que l'entreprise peut

capturer et les salariés restent mobilisés pour assurer les chantiers. Il faut mettre à profit le temps pour pérenniser l'activité, bâtir des scénarios ». Le 10 novembre dernier, nouvelle rencontre au ministère de l'industrie pour défendre la SOBRENA et la réparation navale. L'Etat se serait engagé à ne pas abandonner la SOBRENA.

Oui mais l'urgence des urgences est de retrouver de l'activité. La Région décide alors de mobiliser ses partenaires : Brittany Ferries a annoncé sa décision de confier à la SOBRENA l'arrêt technique d'un de ses navires. Une bouffée d'oxygène qui permet aux salariés de montrer leur savoir faire aux éventuels repreneurs. C'est également un signe fort de solidarité régionale. Mais, ce sont des engagements concrets de l'Etat que chacun attend.