

Compte rendu de la réunion du groupe de travail sur la Rade de Brest
Du 29 juin 2015

Audition de Monsieur Guiton Yvan, Direction de la mer du développement maritime et du littoral -Conseil régional de Bretagne

Présents : Guillerm Chantal – Jullien Yves –Le Renard Marion (CDPMEM) –Lebreton Jean-Claude – Larpent Maryse (Conseil de développement) – Mazéas Philippe (ADEUPa) -

Étaient également invités mais ce sont excusés, Brest métropole et la CCI de Brest. Une nouvelle date leur sera proposée

- **Propos généraux sur l'organisation des responsabilités à la mer**

Le milieu maritime est un milieu fini. C'est un bien commun, sur lequel personne ne peut revendiquer de propriété. Dans le cadre du transfert de compétences, l'Etat a reconnu un intérêt à agir et aménager dans l'intérêt général, en autorisant la prolongation maritime d'un territoire communal. En 1996, le législateur a étendu les Scot au milieu maritime.

Pour la rade, les interlocuteurs de la région sont :

- le Préfet maritime
- le Préfet du Finistère, représenté par Hervé Thomas, directeur de la mer
- le Préfet de Région, représenté par Patrick Sanlaville.

- **La gouvernance**

En termes de gouvernance, beaucoup d'outils existent déjà.

La rade de Brest fait partie de ce qu'on appelle "les eaux intérieures" (tout ce qui est compris entre Ouessant et la terre).

Le Préfet Maritime dispose d'un pouvoir souverain d'appréciation de passage d'un navire dans le Fromveur.

Le Maire a le pouvoir de police dans la limite des 300 mètres.

En termes d'aménagement, le Scot a une valeur opposable, il peut se substituer au schéma de mise en valeur de la mer. Si un motif d'intérêt général supérieur se dégage, il est toujours possible de révoquer une concession ou une autorisation.

L'outil de gouvernance doit intervenir en dernier dans la réflexion.

Il faut commencer par un diagnostic, puis un positionnement politique qui dit ce que l'on veut faire.

On se réfère ensuite à l'autorité compétente pour demander à réserver un territoire exclusif pour une activité par exemple.

Les participants à la GIZC ont par exemple évoqué un "forum de la rade" ou un "parlement de la rade". Il est en effet important qu'il y ait un lieu collectif de discussion, d'expression des souhaits, de discussion des projets, d'écoute des avis et de décision collective.

Il est important que les acteurs comprennent pourquoi les autorités compétentes acceptent ou refusent un projet, les avantages et les inconvénients. Les décisions finales sont prises par les personnes qui disposent du pouvoir juridique.

Dans ce contexte, l'outil juridique est de peu d'importance. Le porteur de projet sera celui qui dispose de l'autorité pour le projet retenu. Ensuite, il faut choisir les durées de concession ou d'autorisation adaptées.

- **PORT DE COMMERCE**

La Région en est propriétaire et le gère. Sa compétence s'arrête aux jetées.

Elle gère et entretient sa propriété. Sa préoccupation n'est pas la rade de Brest. Ce qui la préoccupe, c'est Hong Kong ou Singapour. Le port s'inscrit dans un circuit mondialisé.

Question : par où va transiter la poudre de lait produite à Carhaix ?

Réponse : Il faut négocier une escale en garantissant un volume critique, que l'on peut ensuite compléter en allant chercher des volumes supplémentaires.

Le port de Brest est acculé à la falaise, il ne dispose pas de zone d'extension potentielle. Son développement passe par la rupture de charges : rail, route. Il est ainsi possible d'aller chercher dans la périphérie, les matériels ou produits qui seront acheminés par containers vers le port.

La politique de la Région, pour le port, est de garder ouvert le champ des possibles. Il s'agit d'économie libérale pure.

Question : y a-t'il des Projets pour le port ?

Il existe une interrogation sur le devenir du terminal frigorifique : peut-il être intéressant de le transformer en terminal passagers ? Si on fait cela, il faut structurer une stratégie et une offre touristiques. Positionner Brest comme une des portes d'entrée "croisière" de la Bretagne, avec Saint Malo et Lorient.

Ce projet nécessiterait que des aménagements soient possibles : il s'agit d'accueillir des bateaux de plus de 200 mètres.

Concernant la pêche, on pourrait envisager un recentrage des activités : regroupement des bateaux et déplacement de la criée.

Concernant les Energies Marines Renouvelables, la Région dispose d'un terre-plein. Pour le reste, tout se passe à la mer.

Question : cette activité va-t-elle créer des contraintes, des limites d'utilisation de la rade ?

Réponse : rien d'autre que le transit des navires en entrée et sortie.

Si l'on parle d'éolien flottant, les éoliennes pré-montées devraient être stockées en mer, le terre-plein serait trop petit. Mais tout dépend des hypothèses de montage des industriels.

Question : y a-t-il des projets concernant la réparation navale ?

La Région n'est pas acteur, elle octroie des concessions aux industriels intéressés (concession d'outillage pour Damen, repreneur de la Sobrena)

Monsieur Guiton souligne néanmoins que la Région n'est que coordonnatrice. Elle attend du territoire qu'il fasse des propositions.

- **Point de vue personnel sur la Rade**

La rade est un territoire magnifique, qui a encore des atouts à faire valoir. Il faut en tirer le meilleur parti sans la dénaturer.

Les outils juridiques sont toujours réversibles, il ne faut pas hésiter à tenter. On peut revenir en arrière si on s'aperçoit que ce n'est pas judicieux.