

## **Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales**

*Synthèse*

*Ce document constitue la synthèse de l'étude du même nom, adoptée en octobre 2020 par les Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux (CESER) de Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, réunis au sein de l'association « Les CESER de l'Atlantique ». L'étude complète est téléchargeable sur les sites internet des CESER.*

Les régions atlantiques ont connu des dynamiques variables au cours de l'histoire : d'abord en position « centrale », au cœur des échanges maritimes aux 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> siècles, leur caractère « périphérique » s'est ensuite progressivement accentué au fur et à mesure que l'Europe se construisait à l'Est. C'est pour contrer ce risque de « périphérisation » et valoriser les atouts et spécificités de ces régions que se sont créées dans les années 1970-1980 les premières structures de coopération transfrontalière et interrégionale en Europe Occidentale, dont la Conférence des Régions Périphériques Maritimes et sa Commission Arc Atlantique. Dès 1990, les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR) d'Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne et Basse-Normandie se sont eux-mêmes organisés pour apporter la contribution de la société civile à la consolidation de l'Arc Atlantique : ce sont les fondements de l'association des CESER de l'Atlantique.

En 2001, dans une étude prospective portant sur les facteurs d'attractivité des régions atlantiques<sup>1</sup>, les CESER ont identifié plusieurs tendances susceptibles d'influencer les dynamiques de développement de leurs régions, dont la plupart sont toujours à l'œuvre aujourd'hui. Mais de nouvelles mutations (d'ordres géopolitique, climatique, écologique, énergétique, numérique, institutionnel, sociétal, etc.) sont désormais à prendre en compte, tant leur intensité bouscule les dynamiques ayant prévalu jusqu'à maintenant. C'est dans ce contexte de profondes évolutions et d'élargissement récent du périmètre d'action de l'association que les CESER de l'Atlantique ont choisi d'interroger de nouveau les dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique : quelles sont leurs caractéristiques communes ? Quelles sont leurs spécificités ? Quelles opportunités et quels modes de coopération interrégionale s'offrent à elles ?

Pour répondre à ces questions, les CESER de l'Atlantique ont choisi d'aborder le développement dans toutes ses dimensions<sup>2</sup> et d'adopter une approche multi-échelle, du niveau européen au niveau local, afin de caractériser les grandes tendances de la façade comme de souligner les disparités infrarégionales. Ils ont également souhaité repositionner les situations actuelles des régions et territoires de la façade atlantique au sein de trajectoires, en retraçant les évolutions récentes des dernières décennies, quand cela fut possible, et en se projetant dans l'avenir, à l'horizon d'une génération. Ces travaux ont permis de décrire ce qui fait l'unité mais aussi la diversité des dynamiques de développement de la façade atlantique (I). L'étude s'appuie ensuite sur une analyse des coopérations mises en œuvre entre ces régions, afin d'en déduire des perspectives de développement ou de renforcement de ces coopérations : elles constituent les

<sup>1</sup> *Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, CESER de l'Atlantique, 2001.

<sup>2</sup> Les dimensions explorées ont été les suivantes : démographie, économie et emploi, conditions de vie et la qualité de vie, éducation, formation, recherche et innovation, mobilités, environnement et énergie.

préconisations que les CESER de l'Atlantique adressent aux quatre Régions Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine (II).

La crise sanitaire majeure provoquée par le covid-19 et ses conséquences sociales, économiques et environnementales n'ont pas été intégrées d'emblée dans cette étude, engagée préalablement. L'étendue des questions qu'elles soulèvent nécessiteront d'y attacher une attention particulière et de les analyser avec un certain recul. Néanmoins, les CESER de l'Atlantique se sont attachés à formuler certains constats et questionnements au regard d'un contexte qui a brutalement changé.

## **I. Dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique : hier, aujourd'hui, demain**

### **I.1/ Trajectoires démographiques**

*Hier, aujourd'hui...*

Les régions **Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine figurent parmi les plus dynamiques** de France et d'Europe ces dernières décennies sur le plan démographique. La Normandie s'en démarque, avec la progression la plus faible de la façade atlantique et se rapproche davantage des régions du nord, de l'est et du centre du pays.

Ces caractéristiques régionales ne suffisent pas à décrire la diversité des situations : de **fortes disparités territoriales** sont observées, et s'inscrivent dans la durée. La quasi-totalité des départements littoraux de la façade atlantique appartiennent ainsi au « U » que forment sur la carte de France les territoires dont la dynamique démographique est pérenne depuis les années 1990 (de la Bretagne à la région Auvergne-Rhône-Alpes). A l'inverse, quelques départements sont confrontés à des pertes continues de population. Les variations de population s'observent non seulement dans l'espace, mais aussi dans le temps : certains territoires, en particulier sur le littoral, sont marqués par de très importantes **variations saisonnières**.

Enfin, le **vieillessement de la population** est plus accentué sur la façade atlantique que dans le reste de la France, pour des raisons qui varient selon les territoires.

*...et demain ?*

Les **projections de population** réalisées par l'INSEE à l'horizon 2050 montrent que la croissance démographique des Pays de la Loire, de la Bretagne et de la Nouvelle-Aquitaine devrait se poursuivre à un rythme plus rapide que la moyenne française. Les disparités territoriales resteraient importantes. Ce modèle prévoit une forte croissance du nombre et de la part des seniors dans la population.

Mais ces projections résultent du prolongement de tendances connues : des **mutations économiques, sociales, politiques, climatiques** sont susceptibles d'affecter profondément les dynamiques démographiques. La crise sanitaire actuelle pourrait ainsi être à l'origine de nouvelles mobilités résidentielles, et soulève des questions relatives à la densité de population et aux modèles d'urbanisme. De plus, ces projections sont établies sans présager de la **capacité d'accueil des territoires**, alors que celle-ci est déjà remise en question dans certains espaces attractifs, notamment littoraux. La **prise en compte du vieillissement** est un autre enjeu crucial, en particulier sur la façade

atlantique. Ce phénomène est renforcé dans certains territoires par le déficit migratoire concernant les jeunes adultes : **retenir, faire revenir et attirer ces populations jeunes** sera sans doute un défi pour l'avenir. Enfin, les disparités territoriales sont inscrites dans la durée et risquent de s'accroître encore : les politiques publiques auront un rôle décisif à jouer pour **contenir voire réduire ces déséquilibres démographiques**.

## I.2/ Evolution des conditions et de la qualité de vie

*Hier, aujourd'hui...*

Les régions de la façade atlantique apparaissent plutôt moins inégalitaires en termes de niveaux de vie que d'autres régions françaises. Les écarts de revenus y sont globalement contenus. Mais cela n'empêche pas de fortes disparités à l'échelle locale, au sein même d'un territoire, notamment dans les grands pôles urbains.

En ce qui concerne le **logement**, la façade atlantique est caractérisée par la prédominance de la maison individuelle, une part plus importante de propriétaires, et la progression des logements vacants sur une période récente. Certains territoires se démarquent fortement par leurs taux de résidences secondaires, de logements vacants, les dynamiques de construction, ou la tension de leur marché de l'habitat.

Dans le domaine de la **santé**, les inégalités sont avant tout sociales et territoriales. L'accès à une offre de soins de proximité est l'un des déterminants de santé : de ce point de vue, les situations sont très variables entre les territoires. L'environnement est un autre paramètre important. Les régions de la façade atlantique partagent quelques enjeux communs en la matière : des sols naturellement riches en radon dans le Massif Armoricaïn, et des pressions sur l'environnement liées aux nitrates et aux produits phytosanitaires.

S'agissant de l'**accès aux services et équipements d'usage courants**, les régions de la façade atlantique, prises dans leur globalité, présentent des situations plutôt favorables. Mais cela ne doit pas masquer de fortes disparités territoriales : les temps d'accès s'allongent considérablement dans les bassins de vie peu denses.

**L'offre et les pratiques culturelles et sportives**, ainsi que les **dynamiques associatives**, sont des composantes importantes du « vivre ensemble » sur la façade atlantique : ces régions sont relativement bien dotées en la matière.

Toutes ces composantes des conditions de vie contribuent, parmi d'autres, à la **qualité de vie** pour laquelle les régions et territoires sont globalement reconnus.

*...et demain ?*

Les CESER de l'Atlantique ont choisi de se focaliser sur deux enjeux majeurs pour l'avenir de la façade atlantique.

Dans le domaine du **logement**, les défis à relever dans les prochaines décennies sont multiples : répondre aux besoins compte tenu des projections démographiques, permettre à tous de se loger dans les zones tendues, sécuriser les parcours résidentiels, maîtriser la consommation d'espace, anticiper la recomposition spatiale des territoires exposés aux risques littoraux, réhabiliter les logements anciens, s'adapter au vieillissement de la population, favoriser le développement de nouvelles formes d'habitat, etc.

En matière de **santé**, garantir dans tous les territoires un accès à une offre de soins de proximité restera un enjeu fort d'aménagement du territoire. La crise en cours démontre

le rôle vital de tous les professionnels de santé et du secteur médico-social et la nécessité de politiques publiques ambitieuses pour que les établissements de santé disposent des moyens humains, matériels et financiers nécessaires. Il faut également noter le développement de la télémédecine, qui pourrait connaître un nouvel essor dans les prochaines années. La crise montre aussi combien le maintien de la santé, de la qualité de vie et de l'autonomie des personnes âgées nécessitera des réponses adaptées compte tenu du vieillissement de la population. Enfin, une attention particulière devra être portée à la connaissance, à la sensibilisation, à la prévention et à l'action sur les déterminants environnementaux de la santé.

D'une manière générale, la crise sanitaire provoquée par le Covid-19 et ses conséquences sociales et économiques exacerbent les inégalités en matière de conditions de vie. Elle fragilise particulièrement le milieu associatif et confirme son rôle essentiel pour le « vivre ensemble » et la qualité de vie.

### I.3/ Dynamiques de l'emploi et de l'économie

*Hier, aujourd'hui...*

La situation actuelle résulte de dynamiques inscrites dans la durée. On observe ainsi au niveau national un **glissement continu de l'emploi vers le sud et l'ouest** depuis 40 ans, dont bénéficient la Bretagne, les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine. Cependant, dans ces trois régions, les **divergences entre zones d'emploi** sont importantes et ont tendance à s'accroître. A l'inverse, la Normandie apparaît comme une région plus homogène. L'analyse à l'échelle des zones d'emploi met en évidence un dynamisme pérenne qui dessine sur la carte de France un « U » similaire à celui évoqué pour la démographie.

Les régions atlantiques se distinguent aussi par la **nature plutôt diversifiée de leurs économies**, et une **meilleure résistance au phénomène de désindustrialisation** par rapport à d'autres régions françaises : plusieurs zones d'emploi se démarquent ainsi par une part croissante de l'emploi industriel au cours des dernières décennies et des taux de création d'entreprises industrielles significatifs.

Les régions et territoires de la façade atlantique ont également en commun **l'importance que revêtent certaines filières** (agriculture, économie maritime, industrie, tourisme) et **certaines formes d'économie** (économie sociale et solidaire, économie circulaire).

*...et demain ?*

Les régions atlantiques, comme partout, seront profondément et durablement touchées par la crise sanitaire et ses conséquences économiques et sociales. A ces difficultés s'ajoutent les **conséquences du Brexit**, ces régions ayant de nombreuses interactions économiques avec le Royaume-Uni, notamment dans le secteur de la pêche, de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, du transport maritime et du tourisme<sup>3</sup>.

**Outre cette conjoncture**, chacune des filières que les régions de la façade atlantique ont en commun présente des enjeux qui lui sont propres, mais certains les concernent toutes : la question de leur durabilité, les transitions énergétique et écologique, numérique, l'adaptation au changement climatique, l'attractivité des métiers, des

---

<sup>3</sup> Cf. à cet égard : *Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française*, CESER de l'Atlantique, 2017.

formations et des territoires, etc. La crise a également remis en lumière l'enjeu d'une économie de proximité.

Enfin, la **résilience des régions atlantiques** semblait jusqu'à présent pouvoir être reliée à la relative diversification et à la place de l'industrie dans leurs économies, mais elle est aujourd'hui mise à rude épreuve : cela se vérifiera-t-il toujours à l'avenir ?

#### I.4/ Situation en matière de formation, de recherche et d'innovation

*Hier, aujourd'hui...*

En matière d'**éducation dans le premier et le second degré**, quelques caractéristiques se dégagent à l'échelle régionale mais les spécificités sont avant tout territoriales. L'évolution des effectifs scolaires et des conditions d'apprentissage, comme les chances de réussites des élèves, sont directement liées aux dynamiques démographiques, économiques et sociales sur la façade atlantique.

Dans les régions atlantiques comme d'une manière générale en France, on observe une amélioration globale de l'accès à l'**enseignement supérieur** au cours des dernières décennies. L'une des spécificités de la façade est de disposer d'une relative multipolarité dans ce domaine, avec la coexistence de grands pôles et de pôles secondaires d'enseignement supérieur (universités et grandes écoles). Les académies atlantiques parviennent globalement à retenir une grande part de leurs bacheliers et/ou à attirer des jeunes venant d'autres régions. Les flux d'étudiants entre académies voisines sont importants.

Les régions atlantiques présentent des efforts de **recherche**<sup>4</sup> inférieurs à la moyenne nationale, mais se démarquent d'un point de vue dynamique, avec un développement très significatif de la R&D au cours des dernières décennies. Les conseils régionaux de la façade atlantique y consacrent des moyens financiers conséquents (les plus importants de France rapportés à leurs dépenses totales). Les écosystèmes de recherche et d'**innovation** sont relativement denses et certains domaines de spécialisation sont partagés entre les régions atlantiques : économie maritime, matériaux, technologies avancées de production, agriculture et alimentation, mobilités (notamment dans les domaines aéronautique et automobile), numérique, biotechnologies, énergie, santé.

*...et demain ?*

Le premier défi à relever est l'adaptation dynamique aux évolutions **démographiques**. Les principaux enjeux se situent à court terme et s'expriment différemment selon les territoires : maintien des établissements dans les territoires où la population scolarisée décroît, gestion des hausses d'effectifs dans les territoires en forte croissance.

La crise actuelle met en évidence le **risque d'une aggravation des inégalités sociales d'accès à la formation**, qui pourrait résulter d'un recours plus régulier à la formation à distance et d'une précarisation accrue des étudiants les plus fragiles.

A court terme également, le **Brexit** est source d'incertitudes pour le monde de l'enseignement supérieur et la recherche, avec des risques pour le financement actuel et à venir de certains projets, des craintes mais aussi de possibles opportunités concernant la mobilité des étudiants et des enseignants-chercheurs.

A moyen et long terme, au vu des caractéristiques démographiques des régions atlantiques, une attention particulière doit être portée à la **jeunesse** : au-delà de l'offre

---

<sup>4</sup> Définition : Rapport entre les dépenses intérieures de recherche et développement et le PIB régional.

de formation proposée, l'enjeu est également de réunir les conditions propices à l'accueil de ces jeunes, en matière de mobilité, de logement, de services, etc.

Il est également crucial d'anticiper les besoins liés aux **transitions en cours** (écologique, énergétique, numérique, etc.) et d'adapter en conséquence les contenus et les modalités de formation.

Enfin, les **liens entre la production de connaissances et la société**, entre les mondes de la formation, de l'enseignement supérieur et de la recherche, et le monde économique sont au cœur de l'actualité : ils devront encore être approfondis à l'avenir.

### **I.5/ Dynamiques liées aux mobilités et accès au numérique**

*Hier, aujourd'hui...*

En matière de mobilités, les spécificités des régions de la façade atlantique sont essentiellement **liées à l'histoire et à la géographie**. De plus, elles ne s'insèrent que partiellement dans le réseau transeuropéen de transport.

Dans le domaine du **transport ferroviaire** de voyageurs, pour les Pays de la Loire, la Bretagne, et la Nouvelle-Aquitaine, l'arrivée de Lignes à Grande Vitesse (LGV) les reliant à Paris constitue le fait marquant des dernières décennies. Les lignes Intercités jouent un rôle important pour les liaisons intrarégionales et interrégionales. Le fret ferroviaire est particulièrement sous-développé dans les régions atlantiques.

Le **transport routier** est le mode prédominant sur la façade. La place de la voiture dans les déplacements de personnes y est encore plus prépondérante qu'à l'échelle nationale. Les enjeux liés au transport routier de marchandises y sont particulièrement prégnants.

En ce qui concerne le **transport maritime** de voyageurs, il faut souligner la spécificité du trafic transmanche et un développement progressif de la croisière. Concernant les marchandises, les ports de la façade atlantique présentent une grande diversité de profils et de dynamiques, que ce soit en termes de trafics, de statuts, d'autorités de gestion, d'hinterland, de connectivité, etc.

Dans le domaine du **transport aérien**, les régions de la façade atlantique se distinguent par l'importance de la desserte nationale et le poids du trafic low-cost. Certains aéroports de proximité sont également caractérisés par l'importance de la clientèle britannique. Le projet d'aéroport du Grand Ouest et son abandon en 2018 ont marqué les dernières décennies.

En matière d'**infrastructures et de couverture numérique**, la situation des régions de la façade atlantique est plutôt favorable. De fortes disparités demeurent entre les territoires, même si elles ont tendance à se réduire. La crise actuelle a mis en lumière avec une acuité toute particulière l'enjeu de l'accès au numérique dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales.

*...et demain ?*

**Certains enjeux d'avenir** sont communs à tous les modes de transport : répondre à des besoins en mobilités croissants, assurer une desserte la plus équilibrée possible des territoires, favoriser le développement de l'intermodalité et le développement de nouvelles formes de mobilité, saisir les opportunités offertes par le numérique, et réduire l'empreinte environnementale des mobilités. La crise actuelle pourrait avoir des conséquences majeures à court, moyen et long terme, notamment sur les transports publics et les comportements des usagers. Elle confirme et renforce l'influence du numérique sur les mobilités.

En matière **ferroviaire**, il est tout d'abord légitime de se demander si l'état du réseau et l'offre de transport permettront de répondre à la croissance des besoins. Il s'agit ensuite de faire en sorte que la grande vitesse bénéficie à tous les territoires suite à l'arrivée des LGV dans les trois régions concernées. L'ouverture progressive à la concurrence du transport de voyageurs marquera également les prochaines décennies. Enfin, l'enjeu de développement du fret ferroviaire reste entier : il est crucial d'améliorer les liaisons nord-sud, mais également ouest-est avec le reste de la France et de l'Europe.

Dans les régions de la façade atlantique, le premier défi lié au **transport routier** est de diminuer la trop forte dépendance de ces territoires à la voiture et au camion. A plus long terme, on peut se demander comment ces régions se saisiront des différentes pistes de la mobilité du futur (autonome, connectée, partagée, énergies alternatives).

Dans le domaine du **transport maritime**, les ports de Normandie et de Bretagne assurant le trafic transmanche sont déjà confrontés aux conséquences du Brexit, et le seront encore à court terme. L'enjeu de la diversification des trafics concerne quant à lui l'ensemble des ports de la façade, à court et moyen terme. Enfin, des incertitudes demeurent sur la place qui sera réservée à la façade atlantique, à l'exception du Havre (qui constitue l'un des trois systèmes portuaires d'intérêt européen et international identifiés par le gouvernement), et aux coopérations dans la future stratégie nationale portuaire 2020-2025.

Enfin, la crise sanitaire actuelle vient renforcer les interrogations économiques et environnementales qui pèsent sur le modèle du **transport aérien**, également affecté par le Brexit, et questionne la gouvernance des aéroports de proximité et leur dépendance vis-à-vis des compagnies low-cost.

## I.6/ Trajectoires environnementales et énergétiques

*Hier, aujourd'hui...*

Dans le domaine de l'**environnement**, les régions atlantiques disposent d'un patrimoine et de ressources naturels importants, exposés à de fortes pressions. En matière d'érosion de la biodiversité, la situation de la façade est ainsi plus préoccupante que la moyenne nationale. Les régions atlantiques ont en outre des responsabilités particulières vis-à-vis de certains milieux (zones humides, systèmes bocagers) et espèces (notamment migratrices). Parmi les pressions qui s'exercent sur l'environnement, la façade atlantique est caractérisée par des dynamiques d'artificialisation des sols préoccupantes et une fragmentation importante des habitats. Les situations en matière d'état des masses d'eau sont très contrastées selon les territoires. Enfin, les régions atlantiques sont particulièrement exposées aux risques naturels, et notamment aux risques littoraux.

Sur le plan de la consommation et de la production d'**énergie**, elles possèdent des profils distincts, liés à leurs ressources, à leur tissu économique et à l'aménagement des territoires, mais il faut souligner une interdépendance d'approvisionnement électrique. Les régions atlantiques ont en commun le potentiel de développement des énergies marines renouvelables : elles disposent des ressources naturelles et concentrent une part conséquente des projets, des compétences et des emplois correspondants.

*...et demain ?*

L'une des priorités environnementales pour l'avenir de la façade atlantique est de préserver la biodiversité, les espaces naturels, agricoles et forestiers et de **circonscrire l'artificialisation des sols**. L'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de

Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) aurait pu constituer une opportunité pour adopter des objectifs chiffrés et des règles prescriptives pour limiter la consommation d'espace, mais celle-ci n'a été que peu saisie à ce jour.

Les enjeux liés à la **préservation des milieux aquatiques et de la ressource en eau** seront particulièrement prégnants sur la façade, compte-tenu des projections de population et d'activités, et des conséquences attendues du changement climatique : une forte proportion des masses d'eau risque de ne pas atteindre les objectifs environnementaux fixés pour 2027, en l'absence d'action supplémentaire.

L'**adaptation des territoires au changement climatique** constitue un réel défi. Les activités de production primaire, importantes dans les régions atlantiques, sont susceptibles d'être significativement affectées. La vulnérabilité des territoires littoraux aux risques d'érosion côtière et de submersion marine risque également de s'aggraver : il importe de préparer dès aujourd'hui leur recomposition spatiale.

Enfin, les **objectifs** fixés à l'échelle régionale, en matière de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de maîtrise des consommations d'énergie, sont ambitieux, mais nécessaires. Il est légitime de s'interroger sur la capacité de ces territoires à les atteindre, et sur les moyens et les politiques publiques à développer pour ce faire.

La **crise sanitaire actuelle** met en lumière la nécessité de poursuivre et d'approfondir les recherches sur les liens entre santé et environnement. Elle pourrait également accélérer la prise de conscience de toutes les parties prenantes sur ces enjeux, à condition de ne pas opposer la relance économique et sociale aux transitions écologique et énergétique à mener.

~

- Les régions atlantiques sont déjà, ou vont être, confrontées à de grands défis et transitions qui traversent l'ensemble des dimensions du développement et sont particulièrement prégnants sur la façade : la nécessité de contenir les inégalités sociales et territoriales, la transition numérique, l'exigence d'une gestion économe du foncier, la transition écologique et énergétique, l'adaptation au changement climatique, etc. Dans quelle mesure les régions atlantiques s'appuient-elles sur des coopérations interrégionales pour renforcer leurs atouts et/ou faire face à ces défis communs ? Quelles sont les perspectives de développement de ces coopérations ?

## II. Dynamiques de coopération entre régions de la façade atlantique : état des lieux et perspectives

Les CESER de l'Atlantique se sont focalisés sur les coopérations associant tout ou partie des Régions de la façade atlantique, en tant qu'institutions, ou leurs opérateurs, sans ignorer pour autant les nombreuses coopérations engagées par les acteurs de la société civile.

### II.1/ Emploi et économie

*Hier, aujourd'hui...*

Les coopérations interrégionales apparaissent assez peu développées dans le domaine économique. Celui-ci reste avant tout concurrentiel, à toutes les échelles de territoire. Néanmoins quelques coopérations existent en faveur de filières importantes que les régions atlantiques ont en commun.



C'est le cas tout d'abord de l'**agriculture**. Ces dernières années, les coopérations ont pris la forme de prises de position communes, par exemple au sein de la Coalition des Agrirégions européennes. En novembre 2019, les Régions Bretagne et Nouvelle-Aquitaine ont également annoncé le lancement d'un premier chantier commun sur le thème de la transition agro-écologique.

Dans le secteur de la **pêche et des cultures marines**, les Régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine collaborent depuis une vingtaine d'années au sein de l'Association du Grand Littoral Atlantique, aux côtés des professionnels. Des positions communes sont également adoptées : on peut citer par exemple le courrier cosigné début 2020 par les Régions Hauts-de-France, Normandie et Bretagne, à l'attention du ministre, sur les impacts du Brexit et les mesures à prendre pour anticiper la crise.

Des coopérations interrégionales existent également dans le secteur du **tourisme**. Elles sont essentiellement portées par les Comités Régionaux du Tourisme, dans trois champs principaux : l'observation, le développement (notamment celui de la filière d'itinérance vélo) et la promotion (contrats de destination interrégionaux, contrat de collaboration « Grand Ouest » auprès de la clientèle britannique).

*...et demain ?*

L'importance économique et sociale de l'agriculture pour les régions atlantiques et l'ampleur des défis auxquels elle est confrontée justifient entièrement de poursuivre et de renforcer les coopérations interrégionales pour **accompagner la transition agro-écologique et l'adaptation du secteur au changement climatique**.

Les CESER de l'Atlantique réaffirment ensuite les propositions qu'ils ont formulées au cours de la dernière décennie sur différents champs de l'économie maritime<sup>5</sup>.

Plus globalement, ils estiment nécessaire de **mener une réflexion stratégique interrégionale sur les filières économiques de demain**, notamment industrielles. L'intelligence artificielle, la silver economy, l'économie circulaire, les énergies décarbonées constituent autant de perspectives communes à explorer.

Enfin, les **coopérations interrégionales dans le secteur du tourisme doivent être poursuivies et renforcées**, notamment vers de nouvelles thématiques communes (itinérance fluviale, patrimoine géologique, etc.) et pourraient permettre de répondre à des enjeux communs, dont ceux liés à la saisonnalité.

## II.2/ Formation, recherche et innovation

*Hier, aujourd'hui...*

Dans le domaine de la **formation**, deux exemples de coopération interrégionale méritent d'être cités. Les Régions Bretagne et Pays de la Loire ont contribué à la création du Campus E.S.P.R.I.T. (Enseignement Supérieur Professionnalisation Recherche Innovation Technologies) Industries, pour répondre aux besoins du bassin de Redon et du Grand Ouest dans les filières de l'électronique et du traitement des matériaux. Les quatre Régions de la façade atlantique sont également partenaires du Campus des Industries Navales, qui œuvre en faveur de l'attractivité de la filière et de la navalisation des parcours.

---

<sup>5</sup> *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française* (2017), *Quel avenir pour la filière ostréicole dans les régions de la façade atlantique ?* (2012), *Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique* (2010), *Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable* (2009).

Ces dernières décennies, le paysage des coopérations institutionnelles entre établissements **d'enseignement supérieur et de recherche** fut très mouvant. Deux communautés d'Universités et d'Établissements, les ComUE Loire-Bretagne et Léonard de Vinci, ont vu le jour à l'échelle interrégionale, mais n'ont pas perduré. Au-delà de ces difficultés institutionnelles, des coopérations existent et se poursuivent, via de nombreux laboratoires, unités de recherche, réseaux et projets de recherche communs.

En matière d'**innovation**, les pôles de compétitivité jouent un rôle structurant. Les pôles présents sur la façade atlantique sont pour la plupart interrégionaux, et ont tendance à agrandir leur périmètre d'action, pour peser davantage à l'échelle européenne. Les partenariats et interactions entre pôles sont également très importants.

*...et demain ?*

Dans le domaine de la formation, les CESER de l'Atlantique invitent les Régions à s'inscrire, aux côtés des branches professionnelles et des acteurs locaux, dans une logique de Gestion Territoriale des Emplois et des Compétences (GTEC) à l'échelle interrégionale, pour **répondre ensemble aux besoins spécifiques des filières** qu'elles ont en commun et pallier d'éventuels manques de la carte des formations. Il importe également de **favoriser la mobilité interrégionale** des étudiants, des apprentis et des apprenants en général.

Dans le domaine de l'enseignement supérieur, de la recherche de l'innovation, l'évolution de la gouvernance des pôles de compétitivité, vers une place accrue des Régions, et la révision en cours des différents documents stratégiques régionaux sur la recherche et l'innovation (Stratégies de spécialisation intelligente, Schémas Régionaux de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation) constituent des opportunités à saisir pour renforcer les coopérations. Les CESER de l'Atlantique appellent de leurs vœux une **concertation plus importante** dans l'élaboration des stratégies régionales, permettant d'affirmer des **domaines de spécialisation partagés** et d'identifier les **complémentarités et les synergies entre les régions**. C'est dans cet esprit qu'ils ont recommandé en 2017 l'élaboration d'une feuille de route commune en matière d'innovation dans l'économie maritime<sup>6</sup>.

### II.3/ Mobilités

*Hier, aujourd'hui...*

Les coopérations interrégionales sont relativement nombreuses dans le domaine **ferroviaire**. Le plus souvent bilatérales, elles revêtent diverses formes. Les coopérations les plus significatives relèvent de mobilisations politiques et financières communes en faveur de projets et de lignes interrégionales : Ligne à Grande Vitesse et Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire, lignes Intercités Nantes-Bordeaux, Caen-Le Mans-Tours, Interconnexion Sud-TGV. Le développement du fret ferroviaire fait également l'objet de quelques collaborations.

Dans le domaine du transport **rutier** de voyageurs, les Régions Bretagne et Pays de la Loire contribuent à la mise en œuvre de la plateforme de covoiturage publique de proximité Ouestgo, aux côtés de plusieurs métropoles et départements, et de l'Etat.

Les coopérations interrégionales sont très peu développées dans le domaine du transport **maritime** : les liens interportuaires relèvent essentiellement de logiques d'axe (Seine, Rhône, Nord) dont sont exclus les ports de Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-

---

<sup>6</sup> Cf. *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française*, CESER de l'Atlantique, 2017.

Aquitaine. Hormis la mutualisation de services numériques entre certains ports, et la promotion des destinations de croisière sous la bannière « French Atlantic Ports », il n'y a pas de réelle coopération commerciale ou d'investissement sur la façade atlantique.

Plus globalement, les régions de la façade atlantique se mobilisent ensemble pour une meilleure insertion de leurs territoires dans les **réseaux transeuropéens de transport**.

*...et demain ?*

Les CESER de l'Atlantique estiment possible et pertinent de continuer à renforcer les coopérations dans le transport ferroviaire, afin d'**améliorer les liaisons interrégionales**, tant sur un plan qualitatif que quantitatif. Les Régions de la façade atlantique ont également un rôle à jouer dans le **développement du fret ferroviaire**, dans une logique d'axes transversaux nord-sud et ouest-est vers le reste de la France et de l'Europe.

Dans le domaine maritime, elles ne disposent pas toutes des mêmes leviers d'action en matière portuaire, mais elles peuvent toutes, à la place qui est la leur, contribuer au **développement des flux et des liens entre les ports de la façade atlantique**. Les CESER de l'Atlantique incitent les Régions de la façade à prendre pleinement la mesure des **conséquences socio-économiques potentielles du Brexit** sur les ports de leur territoire, à anticiper et à agir collectivement pour que ces enjeux puissent être pris en compte dans les négociations.

Enfin, les coopérations doivent permettre de **favoriser la multimodalité**, en garantissant l'interopérabilité entre les systèmes et plateformes d'information, **et une approche par « bassins de mobilité »**, potentiellement interrégionaux (tels qu'introduits par la loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019).

#### II.4/ Environnement, énergie

*Hier, aujourd'hui...*

Dans le champ de l'**environnement**, les coopérations concernent d'abord la préservation de la biodiversité. Ainsi, quatre Parcs Naturels Régionaux couvrent des périmètres interrégionaux, dont deux sont partagés entre des régions atlantiques. Les enjeux liés à la ressource en eau et aux milieux aquatiques sont également sources de coopérations, du fait de la gestion par grands bassins hydrographiques et bassins versants qui dépassent les frontières régionales. S'agissant plus spécifiquement des zones humides, le Forum des Marais Atlantiques est compétent sur l'ensemble de la façade. Enfin, quelques échanges ponctuels ont lieu entre Régions au sujet de la connaissance et de la gestion des risques littoraux.

Dans le domaine de l'**énergie**, les coopérations sont relativement développées, notamment entre la Bretagne et Pays de la Loire (projet SMILE - vitrine industrielle sur les réseaux intelligents, et notamment l'optimisation de l'utilisation des énergies renouvelables dans leur contribution au réseau -, réseaux d'acteurs interrégionaux dans le domaine du biogaz, du solaire, identification d'opportunités de partenariat autour de l'hydrogène). L'ensemble des Régions de la façade atlantique, aux côtés d'autres Régions littorales, se sont récemment mobilisées, avec succès, pour défendre l'avenir de la filière industrielle et une meilleure prise en compte des énergies marines renouvelables dans la programmation pluriannuelle de l'énergie.

*...et demain ?*

En matière environnementale, la constitution d'**Agences Régionales de la Biodiversité** et la perspective de leur mise en réseau constituent une **opportunité à saisir pour renforcer les coopérations**. Les Parcs Naturels Interrégionaux représentent également des terrains d'expérimentation intéressants.

Les CESER de l'Atlantique réaffirment ensuite les préconisations qu'ils ont émises<sup>7</sup> autour d'une priorité commune : **maîtriser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et limiter l'artificialisation des sols**. Ils invitent les Régions à adopter des positions plus ambitieuses à cet égard lors de la révision des SRADDET.

Les coopérations doivent également permettre d'**accompagner la structuration et la maturation des filières, ainsi que la concrétisation des projets dans le domaine des énergies renouvelables**, en premier lieu marines. Les Régions atlantiques ont ainsi un rôle à jouer pour contribuer à une planification à l'échelle de la façade, favoriser la concertation, la complémentarité des investissements, et accompagner l'innovation. Des coopérations pourraient également voir le jour pour accompagner le développement de la filière et des usages de l'hydrogène.

Enfin, les CESER de l'atlantique renouvellent leur appel en faveur de **stratégies concertées de gestion des risques littoraux et d'adaptation au changement climatique**<sup>8</sup> : les phénomènes en cause dépassent largement les frontières régionales et nécessitent des réponses coordonnées, communes.

## II.5/ D'une manière générale, au-delà de l'approche thématique

*Hier, aujourd'hui...*

Les coopérations qui portent sur plusieurs thématiques revêtent pour la plupart **des formes institutionnelles inscrites dans la durée**. Elles réunissent ainsi plusieurs Régions de la façade atlantique dans une optique européenne (le principal exemple étant celui de la Commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes), mais également certains types de territoires infrarégionaux dans cette même optique (Conférence des Villes de l'Arc Atlantique) ou dans une approche interrégionale (Pôle Métropolitain Loire-Bretagne, Alliance intermétropolitaine Loire-Bretagne, Association les Îles du Ponant). Ces coopérations peuvent aussi prendre la forme de temps d'**échange bilatéraux organisés ponctuellement** entre exécutifs, comme ce fut le cas en 2019 entre les Régions Bretagne et Nouvelle-Aquitaine.

*...et demain ?*

Les dernières préconisations des CESER de l'Atlantique sont de nature transversale, complémentaires à l'approche thématique adoptée jusqu'ici.

Il est tout d'abord essentiel d'**assurer un meilleur suivi des coopérations interrégionales**, via un document de référence, la désignation d'un élu et/ou d'une commission en charge de ce suivi, et le développement de l'évaluation de ces démarches.

Les coopérations doivent ensuite permettre de **mieux répondre aux problématiques des bassins de vie des limites périphériques** des régions, souvent partagés, que ce

<sup>7</sup> Cf. *Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ?*, CESER de l'Atlantique, 2013.

<sup>8</sup> Cf. *Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique*, CESER de l'Atlantique, 2015.

soit en matière d'accès aux services, aux soins, à la formation, de mobilités, etc. : les CESER de l'Atlantique encouragent les Régions à coordonner leurs politiques et leurs actions dans ces territoires.

Plus globalement, les **échanges** doivent être significativement développés **dans l'élaboration des principaux schémas stratégiques** qui sont de leurs responsabilités, et dans leurs contractualisations avec l'Etat, dans la perspective des contrats de plan État-Région 2021-2027 et de la future période de programmation des fonds européens.

Enfin, les CESER de l'Atlantique estiment indispensable de **poursuivre et de renforcer les coopérations pour faire entendre la voix des régions atlantiques à l'échelle européenne**, notamment dans le cadre du Brexit.

~

La crise sanitaire, sociale et économique liée au COVID-19 doit **conduire les territoires à interroger leur modèle de développement**, en termes de durabilité, de vulnérabilité et de résilience. Elle confirme la nécessité de réussir les transitions numérique, écologique et énergétique, indispensables à la transformation de nos sociétés. Elle invite à reconsidérer les indicateurs de croissance, **et à placer l'humain, le lien social et la qualité de vie au cœur des stratégies de développement des territoires**, en s'appuyant sur les sciences humaines et sociales. Aux yeux des CESER de l'Atlantique, elle renforce l'intérêt des **coopérations entre les territoires comme support de ces transitions et levier de résilience**.

C'est pourquoi ils invitent plus que jamais les Régions de la façade atlantique à donner un cadre stratégique et politique à leurs coopérations, à **formaliser des stratégies transversales et interrégionales de coopération et de développement**.

Réunis depuis les années 1990 afin de promouvoir l'interrégionalité dans les régions de la façade atlantique, les CESER de Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine sont prêts à contribuer, à la place qui est la leur, à la construction et au suivi de ces stratégies de coopération, sur la base des travaux qu'ils ont produits et continueront à produire ensemble, afin d'affirmer des priorités pour le développement concerté de leurs régions.

## Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

### Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique

Nombre de votants : 93

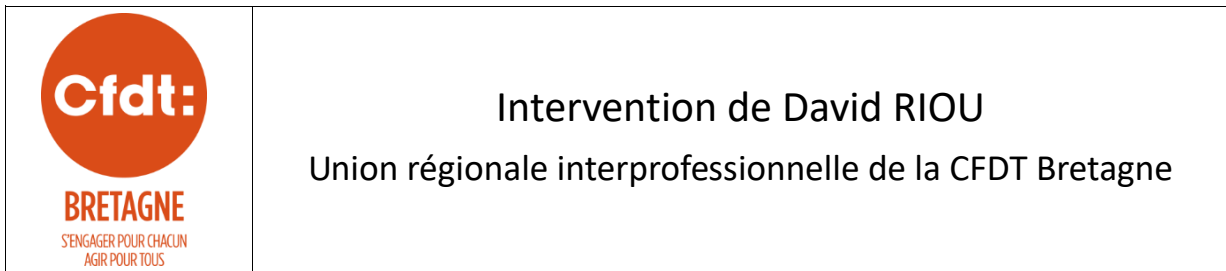
Ont voté pour l'avis du CESER : 93

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Jean-Paul RIAULT (FRSEA), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Jehane PRUDHOMME (CRPMEM), Agnès BARBÉ (Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et de Bretagne sud), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), Séverine DUDOT (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Michel BELLIER (MEDEF), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Yannick SAUVEE (CJDE), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Catherine MAILLARD (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie PORÉE (Planning Familial), Virginie TEXIER (APEL), Marie-Françoise LE HENANF (FCPE), Laetitia BOUVIER (JA), Filipe NOVAIS (CRAJEP), Antoine PIERCHON (Par accord UNEF-fédé B-FERIA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Mireille MASSOT (UNAASS), Fabienne COLAS (Union régionale de la Mutualité française), Didier LE PIMPEC (Par accord CPAM-CAF-MSA), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Marine LE GALL-ELY (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Gérard CLEMENT (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Anne-Sophie JEGAT (FRGEDA), Suzanne NOËL (EPL Bretagne-Pays de la Loire), Karim KHAN (Par accord UNAT-UBHPA-UMIH-SNAV-FNTV-FVRB-UBGF), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée), Thierry MERRET (Personnalité qualifiée), Gaïdig LE MOING (Personnalité qualifiée), Cécile MARTIN (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



La CFDT tout d'abord remercie les rapporteurs, les membres du groupe du travail ainsi que Gaëlle Frostin, Secrétaire Générale des CESER de l'Atlantique, pour son implication dans ce travail remarquable.

La CFDT se félicite de la qualité du travail mené par les 4 CESER de l'Atlantique. Il permet de mettre en évidence les dynamiques passées mais aussi de pointer les inquiétudes, les enjeux d'avenir et les pistes de renforcement des coopérations.

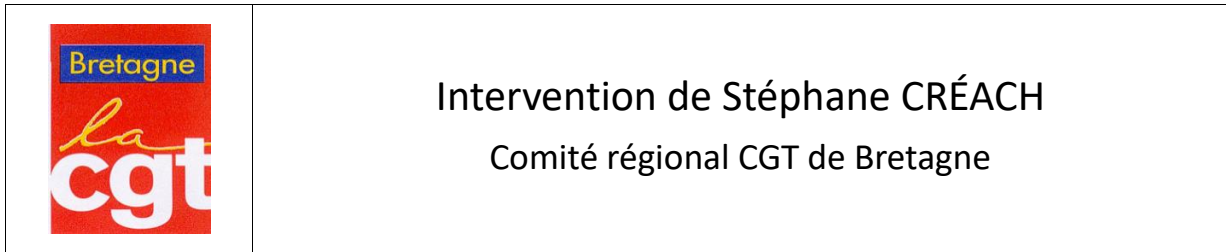
La Façade Atlantique abrite aujourd'hui un français sur 4. Considérée auparavant comme plutôt en « retard de développement » par rapport à la « banane bleue » du corridor Rotterdam - Milan, elle a connu globalement au cours des dernières décennies des dynamiques favorables en matière de démographie, d'économie et de conditions de vie. Elle bénéficie d'une forte attractivité, d'une qualité de vie reconnue et d'inégalités moins prononcées qu'ailleurs.

Cette dynamique positive s'accompagne toutefois de signes plus négatifs tels que le décrochage de certains territoires, l'augmentation des inégalités territoriales, la dégradation de la biodiversité, la forte artificialisation des sols ou la grande dépendance à la voiture solo.

De plus, le modèle de développement suivi ces dernières années est aujourd'hui fortement interrogé par la crise inédite que nous traversons : la crise sanitaire qui se transforme en crise sanitaire et économique, l'incertitude très forte et le manque de visibilité, la transformation des modes de consommation, le Brexit et le « tic-tac de l'horloge climatique » qui devient de plus en plus prégnant...

Dans ce contexte, la CFDT soutient les pistes de renforcement des coopérations entre les régions de l'Arc Atlantique proposées par le rapport. Les coopérations sur les champs qui dépassent les enjeux purement régionaux sont indispensables en ce qui concerne la transition agroécologique, la réflexion stratégique sur les filières de demain, la recherche de complémentarités et de synergies dans les filières économiques, les énergies marines, la mobilité interrégionale ou l'artificialisation des sols.

Elles sont également indispensables aux yeux de la CFDT pour peser davantage au niveau européen notamment dans le cadre du Brexit ou pour participer pleinement aux transitions en cours.



Dans le cadre de la présentation de l'étude « Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique. Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales » la CGT a décidé d'une intervention identique devant l'ensemble des CESER de l'Atlantique. La CGT remercie les rapporteurs et les chargés d'étude, particulièrement Gaëlle Frostin pour sa rigueur et sa bienveillance.

La CGT remercie aussi l'ensemble des membres du groupe de travail des quatre régions, pour ce rapport très riche et pédagogique, qui aborde les sujets de la démographie, de l'économie et de l'emploi, des conditions et qualité de vie, d'éducation, de formation, de recherche et d'innovation, de transport, d'environnement et énergie. Cette étude est donc très large, mais la CGT concentrera son propos.

L'ensemble de ces thématiques ont été étudiées sous l'angle de la coopération entre les 4 régions de la façade Atlantique, pointant sa nécessité pour le développement économique et social du grand ouest de la France.

Ce travail met en valeur la coopération entre les territoires, il dénote par son approche de nombreuses orientations politiques qui visent à mettre en concurrence les territoires dans le cadre du marché Européen de la concurrence « libre et non faussée ». Plusieurs lois successives, telles que MAPTAM et NOTRE, participent à ce même mouvement contraire à l'esprit même d'une République qui vise l'égalité. Remarquons alors ensemble que si cette étude pointe un manque de coopérations, elle invite dès lors à s'interroger sur cette logique de mise en concurrence.

Sur la question démographique, particulièrement sur la migration importante des retraités vers les côtes, la CGT regrette que ces projections ne soient pas pondérées au regard des différentes attaques contre notre système de protection sociale et de retraite.

Cette étude décrit certains décrochages sociaux-économiques des territoires éloignés des côtes et des métropoles. Ces décrochages sont exacerbés « aux frontières » et au cœur même de nos régions tant sur les questions de la démographie, de l'emploi, de l'accès aux services et aux transports. Pour la CGT, c'est la conséquence des politiques centrées uniquement autour des pôles d'attractivité et de l'abandon de la politique d'aménagement du territoire de la part de l'État.

La question des transports a été largement traitée, la CGT s'y attarde aussi. Bien qu'ayant thématiqué chaque mode, ce rapport aborde tout de même la question de l'intermodalité et de la multi modalité. Ces deux termes ne sont pas synonymes car le premier, que soutient la CGT, est une organisation coopérante des modes de transport. Le second est simplement une mise en concurrence de tous les modes de transports entre eux.

Nous regrettons que ce rapport, comme beaucoup d'autres, ne cherche pas à dépasser le cadre de la concurrence.

Car ces effets sont désastreux socialement, économiquement et écologiquement. La recherche du moindre coût pour le client fait peser l'ensemble des externalités sur la collectivité, sur les salariés et



leurs conditions de travail. Elle interdit toute politique véritablement efficace pour lutter contre les risques environnementaux, en priorisant les transports propres, en développant les complémentarités entre les modes.

L'exemple du Fret ferroviaire rendu incapable de répondre aux besoins des chargeurs depuis l'ouverture à la concurrence en 2006 le démontre. La CGT dénonce publiquement l'absence de retour d'expérience de cette ouverture à la concurrence et fait le rapprochement avec les constats de l'ISEMAR, auditionné pour cette étude. L'un des premiers freins au développement de nos ports est l'absence de desserte ferroviaire satisfaisante. Cette absence s'étant amplifiée avec l'ouverture à la concurrence. Dans ce cadre d'ailleurs la place et le rôle des grands ports comme outil industriel au service de l'aménagement, du développement et de l'irrigation des territoires (hinterlands) aurait pu être plus développée.

Pour conclure, la question du Brexit pourrait certainement redonner un rôle plus important aux ports de l'Atlantique. Les Régions et l'État sauront-ils les mettre en coopération au service de la Nation ou les laisseront-ils continuer à être concurrents les uns avec les autres au profit des grands ports du nord de l'Europe ?

Pour la CGT, les politiques publiques ne doivent pas se limiter aux frontières administratives des régions et nous portons l'exigence de politiques publiques nationales d'aménagement du territoire pilotées par l'État et contractualisées avec les Régions dans un dialogue permanent et constructif.

Malgré certaines limites, ce rapport de l'association des CESER de l'Atlantique met en valeur la coopération et les synergies interrégionales, c'est le sens du combat de la CGT.

La CGT votera ce rapport.



## Intervention de Daniel TUNIER

### Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom des représentants du MEDEF Bretagne.

Ce rapport produit au nom de l'association des CESER de l'Atlantique présente un réel intérêt. Il nous semble de ce fait ouvrir des perspectives d'approfondissement.

Les synergies les plus fortes, bien réelles au regard de l'histoire, et qui impriment la réalité d'aujourd'hui, concernent la Bretagne et les Pays de la Loire et plus précisément la Loire Atlantique. Nous espérons sur ce point que les limites administratives n'impactent pas trop négativement les coopérations Bretagne administrative – Loire Atlantique alors que l'une et l'autre interagissent fortement que ce soit à l'échelle des entreprises, des salariés et des ménages, sans parler des organisations de soutien au développement de l'économie et des entreprises.

Le rapport aborde l'activité portuaire et le transport maritime. Il serait intéressant, compte tenu de l'importance des ports et de la mer pour le développement de nos régions périphériques d'approfondir la question centrale de la faible compétitivité des ports français comparée à celle de leurs concurrents étrangers dans un contexte où les navires de transport de marchandises par mer passent au large de nos côtes sans s'y arrêter ou si peu.

La partie consacrée à l'économie présente des comparaisons intéressantes entre les différentes régions, et même entre différents territoires, en matière de développement économique, notamment industriel, et d'emploi.

Le rapport cite opportunément trois bassins d'emploi situés en Bretagne et dans les Pays de la Loire, dont les taux de chômage sont nettement inférieurs à la moyenne nationale, en l'occurrence inférieurs ou de l'ordre de 5 % de la population active à la fin de l'année 2019. Le Conseil économique, social et environnemental de Bretagne ou les CESER de l'Atlantique pourraient opportunément étudier ces situations et mettre en évidence les raisons pour lesquelles ces trois territoires connaissent des taux de chômage si faibles. Des enseignements fort utiles pourraient en être tirés au bénéfice d'autres territoires.

Je vous remercie de votre attention.