



Vers une stratégie régionale des ports de commerce bretons

PREAMBULE	4
1 INTRODUCTION	7
2 LE CONTEXTE	9
2.1 LES PORTS BRETONS AUJOURD'HUI	9
2.2 LES FILIERES ECONOMIQUES ET LEURS RELATIONS AUX PORTS	11
2.2.1 LES FILIERES INTEGREES	12
2.2.2 LES FILIERES TERRITORIALES	13
2.2.3 LES FILIERES A STRUCTURER	14
2.2.4 LE POSITIONNEMENT DES PLACES PORTUAIRES DANS LEUR ENVIRONNEMENT SOCIAL, URBAIN ET ECONOMIQUE	14
2.3 LES DEFIS DE LA STRATEGIE PORTUAIRE BRETONNE	15
LES PORTS BRETONS SONT AUJOURD'HUI LES OUTILS PERMETTANT DE MAINTENIR LES AVANTAGES COMPETITIFS DES FILIERES ECONOMIQUES, LEUR DEVELOPPEMENT DEVANT SE POURSUIVRE DANS LE RESPECT DE LEUR ENVIRONNEMENT URBAIN.	15
3 QUEL CADRE DE PROSPECTIVE ?	16
3.1 LES EVOLUTIONS RECENTES	16
3.2 LE CHOIX D'UN CADRE MACRO-ECONOMIQUE	17
3.2.1 LES SCENARIOS NON RETENUS :	18
3.2.2 LE SCENARIO RETENU : LES PETITES EUROPEES	22
4 QUELS OBJECTIFS POUR UNE POLITIQUE PORTUAIRE REGIONALE	23
4.1 L'ENJEU GENERAL	23
4.2 LES ENJEUX SPECIFIQUES	24
4.3 LES OBJECTIFS	24
5 QUELLES ACTIONS ENVISAGEABLES ?	24
6 QUEL POSITIONNEMENT POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE?	25
6.1.1 REpondre AUX BESOINS DU MARCHE	26
6.1.2 REpondre AUX BESOINS DES TERRITOIRES	27
6.1.3 LES PORTS AU CENTRE D'UNE RESTRUCTURATION LOGISTIQUE	27
7 VERS DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES	28
7.1 LES FILIERES « INTEGREES »	28
7.2 FILIERES « TERRITORIALES »	29
7.3 FILIERES A STRUCTURER	31
7.4 LES DECLINAISONS PAR PORT	31
7.4.1 LE PORT DE LORIENT	31

7.4.2	LE PORT DE BREST	32
7.4.3	LE PORT DE ROSCOFF	34
7.4.4	LE PORT DU LEGUE	35
7.4.5	LE PORT DE SAINT-MALO	35
7.4.6	LE PORT DE CONCARNEAU	36
7.5	LA COOPERATION INTERPORTUAIRE :	36
7.5.1	LA COOPERATION INTERNATIONALE	36
7.5.2	LA COOPERATION NATIONALE	37
8	CONCLUSION	38

Préambule

Pourquoi la Région Bretagne a-t-elle souhaité élaborer une stratégie portuaire ?

Les dernières années ont été marquées par une émergence de la prise de conscience internationale et citoyenne de l'impact des activités humaines sur le changement climatique. Après la révision du protocole de Kyoto en 2006, l'Union Européenne a adopté un plan d'action en décembre 2008 et la France a adopté la loi « Grenelle 1 ». Copenhague marquera prochainement une nouvelle étape. Notre région, particulièrement impliquée dans cette dynamique, y sera représentée.

Le développement des ports bretons est un des leviers structurants d'un report modal de la route vers les modes alternatifs. L'élaboration d'une stratégie portuaire est donc un élément participant à une démarche globale engagée en Bretagne pour contribuer à la lutte contre le changement climatique anthropique.

L'élaboration d'une stratégie portuaire est également une composante de la nécessaire adaptation du système de transport breton en réponse aux évolutions réglementaires qui concerneront très prochainement le mode routier (contribution climat énergie, écotaxe, ...). Cette adaptation du système de transport est une condition nécessaire à la garantie de la performance de l'économie bretonne dans ce nouveau contexte.

La coopération avec d'autres ports de proximité (Pays de Loire et Normandie) restera un élément de notre stratégie dans un contexte de forte compétitivité. Cette coopération sera bien évidemment confortée par la mise en place d'une gouvernance régionale renforcée, que nous voulons continuer de mettre en place.

Cette stratégie portuaire est un premier élément vers une stratégie logistique qu'il conviendra d'élaborer, avec l'ensemble des acteurs économiques concernés, en complète cohérence avec le SRMDT et en croisant l'ensemble des modes de transport.

Cette stratégie portuaire concerne les ports de commerce et ceux ayant une activité de réparation navale. Ce secteur industriel, particulièrement performant dans notre région fera l'objet d'un rapport ultérieur. Les ports de pêche ont fait l'objet par ailleurs du « Plan Régional de Développement des Ports de Pêche », adopté par le Conseil Régional de Bretagne lors de sa session de mars 2009.

Un nouveau contexte de décentralisation :

De nouveaux transferts de compétence sont intervenus en 2007, en vertu de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui ont modifié l'intervention de la Région Bretagne avec le transfert de la propriété et des compétences d'aménagement, d'entretien et de gestion des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo.

Etre pleinement propriétaire de ces ports implique par conséquent pour la Région Bretagne des nouvelles responsabilités qu'elle entend pleinement assumer. Les ports bretons, bien qu'occupant une place modeste dans le transport international de marchandises, disposent de nombreux atouts et d'un savoir faire maritime de la Bretagne qu'il s'agit de valoriser.

Le souhait de définir un cadre d'action permettant la mise en synergie des outils et des développements portuaires dans une logique d'optimisation de réseau n'a pas vocation à occulter que les stratégies de développement commercial de chacun des ports doivent être en effet élaborées par les professionnels portuaires en collaboration avec les opérateurs locaux et entrer en résonance avec les besoins des marchés.

Le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports :

La stratégie portuaire s'inscrit dans le schéma régional multimodal des déplacements et des transports. Un constat s'impose : la progression des trafics portuaires bretons reste limitée alors que des ports non bretons progressent et servent la Bretagne.

Si les perspectives de développement des vracs apparaissent aux opérateurs aujourd'hui prometteuses, dans un contexte économique fragile, il convient de diversifier les flux entrants et sortants. En effet, les flux aujourd'hui dominants peuvent ne pas être ceux de demain. Par ailleurs, les perspectives de conteneurisation sont intéressantes mais nécessitent une massification des flux.

De plus, considérant que le fret maritime ne saurait s'envisager sans sa connexion aux réseaux de transport terrestres, la stratégie portuaire s'intègre dans l'ensemble des actions envisagées dans ce domaine dans le schéma régional multimodal des déplacements et des transports, en particulier la réouverture de lignes au fret et l'intermodalité ports/fer.

Enfin, il ne pourra y avoir de stratégie portuaire sans politique foncière. Il convient de réfléchir à l'affectation du foncier portuaire, à sa valorisation ainsi que celle du patrimoine existant.

La stratégie portuaire est un premier élément vers une stratégie logistique qu'il conviendra d'élaborer, avec l'ensemble des acteurs économiques concernés, en cohérence avec le SRMDT et en croisant l'ensemble des modes de transport.

La mise en œuvre opérationnelle de la stratégie portuaire sera abordée au travers de chacune des filières associées, l'ensemble des actions à mettre en œuvre pourront être portuaires (techniques et/ou organisationnelles) ou non portuaires, le(s) port(s) étant un maillon de la chaîne logistique au service de l'économie de chacune des filières. Le plan opérationnel sera décliné en trois phases, une phase documentaire, une phase de concertation et une phase d'étude logistique.

La phase d'étude logistique concernera l'ensemble de la chaîne de transport (maritime et terrestre). Elle comprendra notamment le recensement de l'ensemble des acteurs portuaires (armements, opérateurs) et économiques, des centres de décision des filières, l'analyse des besoins des filières économiques bretonnes et la proposition d'un plan d'actions organisationnel (gestion des flux, informatisation) et d'adaptation des infrastructures.

Les modalités d'élaboration de la stratégie portuaire

Les principes généraux :

L'étude pour élaborer la stratégie portuaire des ports de commerce régionaux a eu pour objectifs de définir une stratégie globale de développement des trois ports régionaux (Brest, Lorient, Saint-Malo) en cohérence avec les autres ports bretons (en particulier Roscoff et le Légué ainsi que Concarneau sur le secteur de la construction et réparation navale) et de développer de manière durable leur rôle de point d'ancrage économique dans les contextes régional, national, européen et mondial. Elle s'est concentrée sur le volet « commerce » de l'activité portuaire.

Pour répondre à cet objectif, il s'est agi, pour les cinq principaux ports de commerce :

- de mettre en perspective l'activité des ports bretons avec celle des secteurs d'activité économiques concernés, filière par filière
- d'identifier les leviers d'action permettant de développer l'activité portuaire
- d'analyser le positionnement des ports dans la chaîne de transport
- d'identifier les leviers d'amélioration des conditions d'acheminement et de sortie des marchandises

- d'adapter les ports et les services en fonction de la réflexion stratégique menée

Bien que la portée de la stratégie portuaire régionale ne se limite pas aux cinq principaux ports de commerce (Brest, Roscoff, Le Légué, Saint-Malo, Lorient) ainsi qu'au port de Concarneau, la coordination des actions des autres ports bretons à l'échelon départemental en cohérence avec la stratégie régionale serait la garantie d'une déclinaison opérationnelle adaptée aux besoins des économies locales, propice au développement d'un cabotage intra régional.

Les instances de concertation :

Une instance régionale :

Le comité de pilotage stratégique portuaire régional, qui s'est réuni pour la première fois le 21 janvier 2008 sous la présidence de la Région, a vocation à fixer le cadre stratégique pour l'ensemble des ports régionaux et constitue la garantie d'un « port breton » au service de l'ensemble de l'économie bretonne. Les résultats de l'étude de la stratégie portuaire régionale ont fait l'objet d'une présentation à chacune des étapes (lancement de l'étude, diagnostic, orientations stratégiques).

Des instances territoriales :

La stratégie portuaire a été partagée avec chaque conseil portuaire, réunissant, les collectivités, les concessionnaires, les représentants des professions portuaires, les usagers du port et les acteurs concernés par la place portuaire.

Ces conseils ont en effet vocation à débattre des questions relatives à l'animation de la place portuaire après leur examen par les commissions plus particulièrement spécialisées sur la gestion, sur les questions d'environnement et sur la stratégie et le développement durable portuaires.

Les phases de concertation:

- Juin 2009 : présentation au comité de pilotage stratégique portuaire régional
- Octobre 2009 : présentation aux conseils portuaires
- Décembre 2009 : adoption de la stratégie portuaire régionale en session du conseil régional

Que contient la stratégie portuaire ?

La stratégie portuaire contient :

- les éléments de synthèse du diagnostic par filière et par port
- les éléments prospectifs ayant conduit au choix du cadre macro-économique
- les objectifs et actions de la stratégie portuaire déclinés par filière et par port

A quoi et à qui va servir la stratégie portuaire ?

La stratégie portuaire a pour ambition de servir de référence commune à l'ensemble des acteurs des transports maritimes en Bretagne, permettant de favoriser dans la durée l'articulation des compétences de chacun et de mener des actions communes, limitant la concurrence entre places portuaires en renforçant les coopérations entre elles.

La mise en œuvre de cette stratégie nécessitera une concertation sur la durée avec l'ensemble des acteurs portuaires, afin de toujours s'assurer de l'adéquation entre les besoins des filières et les outils portuaires. Cette concertation sera assurée dans le cadre du comité de pilotage stratégique portuaire régional.

Sa déclinaison dans chaque port sera menée dans le cadre des instances de concertation portuaire, avec une association mutuelle de tous les acteurs des places portuaires et de leur environnement urbain (autorités portuaires, gestionnaires, communes, agglomérations, opérateurs, ...).

Elle s'accompagnera de démarches visant à contribuer à une mise en œuvre optimale des actions qu'elle comporte. En particulier, le comité stratégique portuaire régional élaborera un document de référence relatif à la conduite des opérations de dragages. De même, une réflexion sera menée concernant les modalités et l'organisation de l'accueil des gens de mer.

1 Introduction

La stratégie portuaire régionale fait partie d'une démarche régionale globale, portée par le « contrat pour la Bretagne » et notamment les chantiers fédérateurs de l'accessibilité, l'équilibre, l'exemplarité environnementale et l'affirmation de la vocation maritime du territoire breton.

Elle s'inscrit dans le prolongement des schémas et plans qui ont guidé l'élaboration des politiques régionales: le Schéma Régional de Développement Economique, le Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports, le Schéma Régional du Tourisme , le Schéma Régional des Energies Marines sans oublier la Charte des Espaces Côtiers bretons, le Plan Régional de Développement des Ports de Pêche et la contribution du Conseil économique et social régional « Pour une stratégie portuaire dans une région maritime », qui fixent le cadre d'un développement portuaire durable afin de préserver l'ensemble des intérêts de chacun.

Elle porte sur les ports de commerce et ceux ayant une activité de réparation navale.

Tonnages 2008	Total		Total hors produits énergétiques	
	en milliers de tonnes	en %	en milliers de tonnes	en %
Lorient	3 011	33%	2 002	28%
Brest	2 794	31%	1 887	26%
Saint-Malo	1 926	21%	1 926	27%
Roscoff	498	5%	498	7%
Le Légué	371	4%	371	5%
Autres	500	5%	500	7%
Total	9 100		7 184	

Avec 9.1 millions de tonnes de marchandises traitées en 2008, les ports de commerce bretons (les cinq au trafic le plus important : Brest, Le Légué, Lorient, Roscoff et Saint-Malo et les autres ports : Concarneau, Quimper, Pontrieux Douarnenez, Landerneau, Lézardrieux, Redon, Tréguier, Vannes) réalisent globalement un trafic global comparable au niveau de certains grands ports maritimes français. Ensemble, ils représentent 12.8% du volume de marchandises des ports décentralisés.

Près de 4 millions de passagers utilisent le transport maritime en Bretagne, qui regroupe à la fois les trafics transmanche assurant la liaison vers la Grande-Bretagne et l'Irlande, les trafics côtiers et vers les îles anglo-normande ainsi que les trafics des croisières de tourisme.

Les tendances profondes et les évolutions récentes qui caractérisent l'économie mondiale - augmentation permanente des échanges, déplacement des zones de production et de

consommation, renchérissement de l'énergie, expansion forte du recours à la conteneurisation ...- font du transport par voie maritime et donc des ports de commerce des modes et des lieux privilégiés de développement économique.

Il faut à cet égard rappeler qu'avant la crise, le commerce mondial par voie maritime se développait régulièrement de 3 à 4 % par an, que le transport par conteneur augmentait tous les ans de presque 10 % ; la taille et plus généralement les performances des navires sont en constante évolution et les temps d'acheminement et de manutention ne cessent de diminuer. L'ensemble de ces facteurs s'inscrit dans un contexte de concurrence sans cesse croissante et d'autant plus exacerbée qu'elle est non seulement internationale mais également interrégionale et même parfois infrarégionale.

Pour toutes ces raisons, les pouvoirs publics communautaires et nationaux ont marqué et marquent leur attention pour le secteur portuaire : livre vert européen, réforme portuaire en Grande-Bretagne, transferts des ports d'intérêt national vers les grandes collectivités territoriales et nouvelle réforme de la manutention et de la gouvernance des grands ports maritimes en France.

Conscient de l'importance des outils portuaires dans le développement économique breton, la Région Bretagne et les collectivités concernées ont souhaité bâtir une stratégie portuaire régionale des ports de commerce bretons.

Cette stratégie vise à dégager des orientations de développement, pour chaque filière concernée par le transport maritime. Elle ne comportera cependant pas une déclinaison systématique en opérations d'investissement précises. En effet l'objectif d'une stratégie est de s'adapter aux évolutions futures et de mettre les collectivités en capacité d'anticiper des besoins de développement, d'orienter leurs investissements et les demandes des acteurs économiques. Il ne s'agit donc pas de concevoir le développement de l'activité portuaire comme une simple réaction à la dynamique de l'offre portuaire.

*

**

Les récents événements économiques et la multiplication d'instabilités de tous ordres rendent cependant la mise au point d'une stratégie à long terme plus délicate. Dans un contexte de crise économique mondiale, la réduction des échanges commerciaux au profit d'une rationalisation géographique du système productif (organisation spatiale moins consommatrice de transports), ainsi que la réduction de la longueur des circuits logistiques semblent probables.

C'est pourquoi le cadre macro-économique choisi pour l'élaboration de la stratégie portuaire régionale est celui des « Petites Europes » (Prospective fret 2030- Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), qui prend aujourd'hui toute sa pertinence après une période de mondialisation généralisée de l'économie avec notamment comme conséquence le développement de chaînes logistiques et de transports longues, résultant en partie du désintérêt des chargeurs pour la maîtrise de leurs transports. Ce cadre macro-économique intègre les contraintes liées à la pénurie d'énergie fossile et aux perspectives d'un changement climatique majeur : une attention particulière devra notamment être portée à l'impact du réchauffement climatique sur l'augmentation du niveau de la mer et à ses éventuelles conséquences sur les infrastructures portuaires.

Ce cadre inclut également l'hypothèse d'un espace économique européen plus intégré, plus équilibré et multipolaire, dans un contexte d'atténuation de la « division internationale du travail » à l'échelle mondiale. L'économie européenne se structure autour de grandes régions intégrées, constituant des « petites Europes ». De nouveaux espaces de coopération économique et commerciale se mettent en place, favorisant un développement intégré d'inter-régions dont les objectifs sont de limiter l'impact des hausses des coûts de transports et de mieux maîtriser, par la massification des flux, des déplacements à courte ou moyenne distance.

2 Le contexte

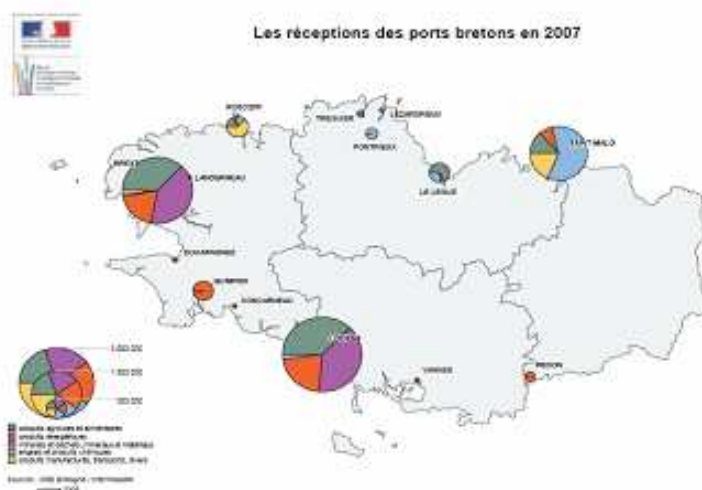
2.1 Les ports bretons aujourd'hui

La mise au point de la stratégie portuaire de la Région Bretagne se déroule dans un contexte mouvant, du fait de la brutale apparition d'un contexte de crise dans de nombreux domaines. Aussi les récentes évolutions observées pour l'activité des places portuaires ne peuvent-elles pas servir de base à des projections de trafic sur le moyen/long terme.

Néanmoins, préalablement à l'examen des trafics propres à chacun des ports de commerce bretons, il apparaît utile de fixer au moyen de quelques données chiffrées l'importance respective des différents modes d'acheminement constatés au sein de l'économie régionale.

Ainsi, d'après les données de l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne, le trafic transitant par les ports de commerce bretons ne représente en tonnage que 4.7 % des flux bretons de marchandises alors que 93.9 % de celles-ci sont acheminées par la route et 1.4 % par le fer. Ceci est en partie lié au fait que le trafic interne à la région représente environ les 2/3 du tonnage total, le restant se répartissant entre l'international (5.4%) et les échanges interrégionaux (27.4% dont près de la moitié avec les Pays de Loire).

En revanche, 53 % des transports de nature internationale (9.6Mt au total) et 37% des exportations (3.5Mt au total) empruntent la voie maritime. Ces différentes informations et comparaisons montrent à la fois le caractère stratégique de l'activité portuaire pour la région ainsi que l'existence de réelles marges de progression.



L'année 2007 a été marquée par un dynamisme en continuité avec les années antérieures mais la tendance s'est depuis infirmée (crise économique accompagnée d'une diminution des échanges). Ainsi, le trafic total de marchandises des treize ports bretons ayant déclaré une activité est de 9 153 720 tonnes (9,15 Mt) soit une croissance de 8,3 %. Il s'agit d'un niveau de croissance jamais atteint depuis 15 ans. Les trois ports régionaux (Lorient, Brest et Saint-Malo) concentrent 83,4 % du volume global et leur trafic est en hausse de +9.4% pour atteindre 7.6Mt.



Contrairement à la tendance observée les deux années précédentes, l'activité de cabotage a diminué en 2007 (-5,3 %) au profit du trafic international (+17,2 %).

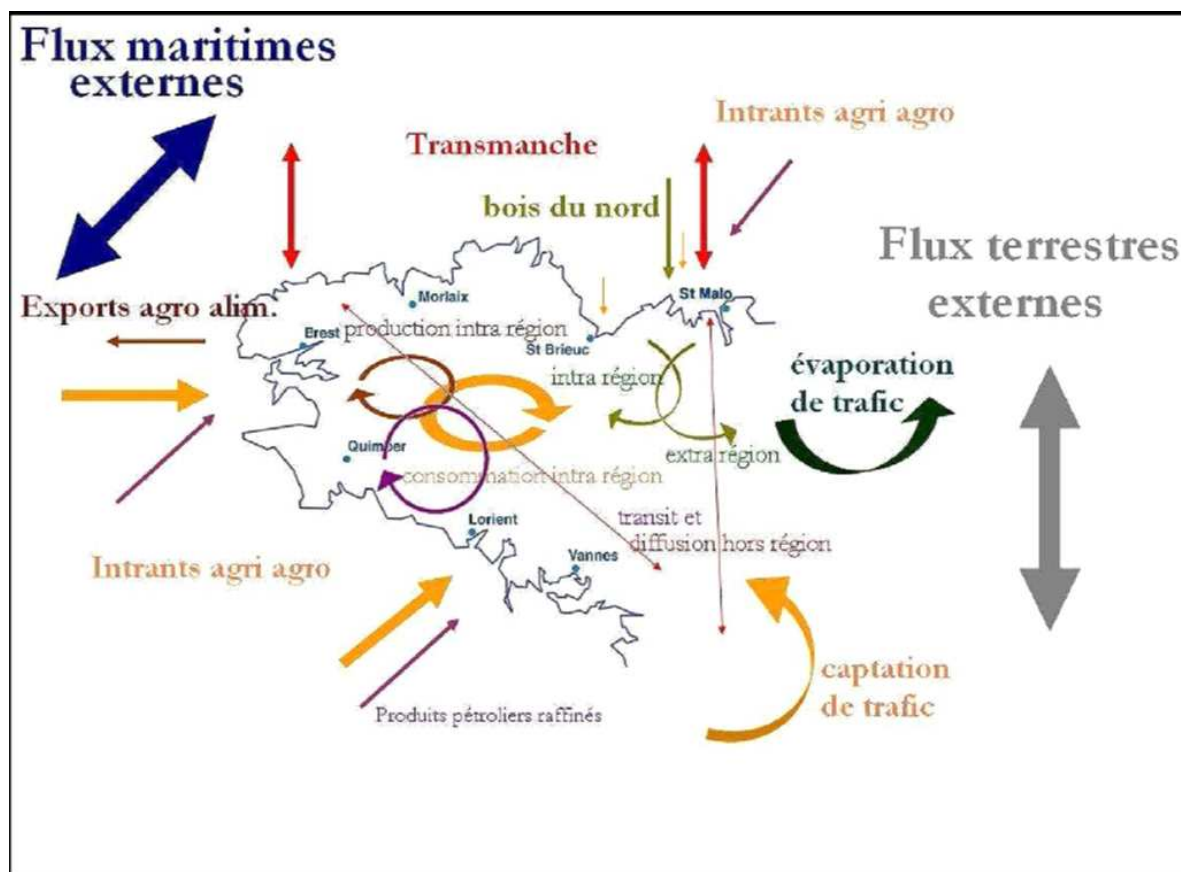
La croissance du trafic en 2007 dans les ports régionaux s'explique en partie par la hausse des importations de l'alimentation animale (hausse des cours et baisse de la production locale), des engrais et des matériaux de construction.

Les premières données de trafic 2008 pour les cinq principaux ports bretons invitent à moduler cette tendance: l'évolution reste positive mais n'atteint que +0.7% vs 2007. Cette « rupture de croissance » est liée à la dégradation rapide et importante du contexte économique international.

Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation (84.1%) d'alimentation animale, de produits pétroliers raffinés ainsi que de matériaux de construction (sables, ciments et clinkers).

Les principales caractéristiques du système portuaire et logistique breton sont les suivantes:

- Les ports bretons remplissent toute une série de fonctions complémentaires dans les différents domaines de l'économie maritime.
- Dans leur composante commerce on constate qu'ils sont dédiés à des trafics que l'on peut considérer comme « captifs », servant certains secteurs de l'économie bretonne mais dans une logistique autocentrée échappant aux réseaux externes.
- Les réseaux de transport terrestres n'absorbent en Bretagne que les flux qui les intéressent sans souci d'une coordination ou d'une rationalisation à l'échelle du territoire régional.
- Les réseaux maritimes passent à proximité mais ne se reposent que sur la fonction de port-refuge ou de centre de surveillance/secours des ports bretons



La Bretagne, géographiquement positionnée entre deux flux de transport majeurs (l'un maritime près de la grande route transocéanique nord /sud, l'autre terrestre via l'autoroute des estuaires), a un système logistique obéissant à une logique circulaire et autocentrée. Ceci était adapté à un modèle économique aujourd'hui obsolète : les trafics s'enfuient vers la route.

2.2 Les filières économiques et leurs relations aux ports

Un diagnostic du positionnement de chaque port a été réalisé au travers de l'analyse de chacune des filières économiques bretonnes concernées par les activités portuaires. Cette méthode a en effet permis de privilégier une approche systémique de l'analyse du réseau portuaire breton, alors que les ports bretons ne sont pas aujourd'hui engagés dans une démarche de mutualisation du fait de l'atomisation de marchés circonscrits à leurs hinterlands.

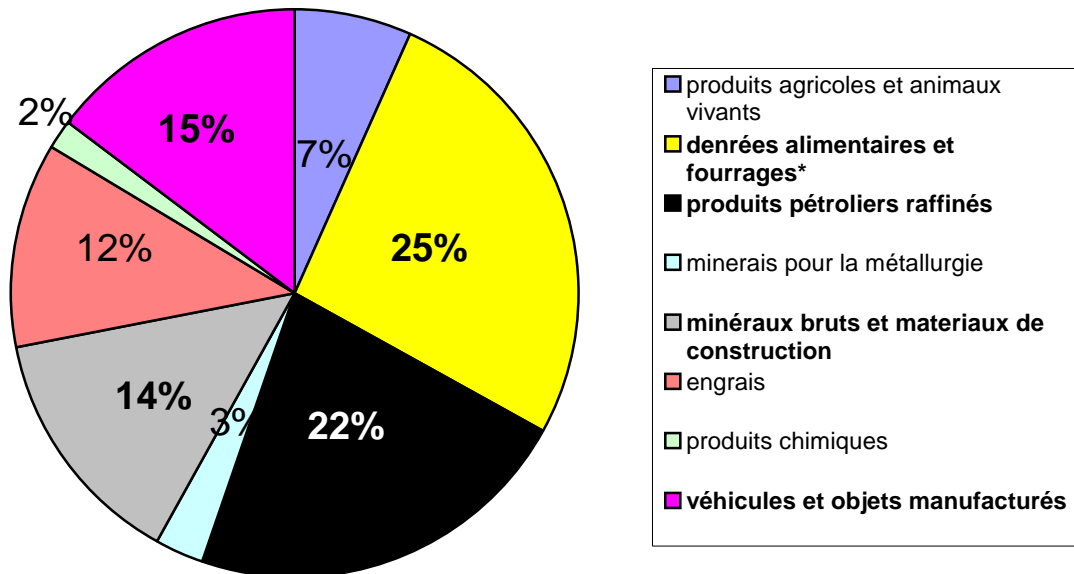
La principale conclusion qui découle de cette analyse est qu'aujourd'hui, les filières majeures présentes sur les ports de commerce régionaux sont bien structurées. Les outils industriels et portuaires sont équipés et compétitifs car « bord à quai », ce qui a permis leur maintien et conforté leurs positions durant les deux dernières décennies. Les attentes générales des filières en termes de développement portent donc principalement sur des capacités complémentaires (équipements et espaces) et l'amélioration de la compétitivité.

En revanche, la logistique la moins bien structurée en Bretagne est celle du conteneur, avec une offre trop spécifique et dédiée sur Brest, d'où un taux de détournement élevé. Or cet enjeu est majeur car la conteneurisation aspire de plus en plus de marchandises de tous ordres et la crise économique va accentuer ce phénomène, la recherche de productivité et d'optimisation de la chaîne de transport redevenant centrale dans un contexte de recherche d'une diminution des coûts.

Marchandises traitées dans les 5 premiers ports bretons

(en tonnage)

source: statistiques portuaires 2008



* aliments du bétail et viande congelée

Les filières de l'économie bretonne utilisent l'offre portuaire à des degrés divers, chacune évoluant dans un environnement économique, territorial et logistique propre. Elles peuvent ainsi être classées en trois catégories: les filières intégrées, les filières territoriales et les filières vulnérables.

2.2.1 Les filières intégrées

Elles sont organisées et tirent l'essentiel des installations portuaires, qui font partie intégrante de leur modèle économique. Les hinterlands y sont assez peu concurrentiels sauf à la marge et si elles représentent des secteurs « clés » de l'économie en Bretagne, elles ne requièrent que peu d'interventions car leurs outils sont bien dimensionnés et ces filières sont maîtrisées au niveau du territoire.

L'industrie agroalimentaire bretonne est une filière très hétérogène sur le plan sectoriel (volaille, produits de la mer, produits laitiers), structurel (cohabitation de grands groupes industriels, de coopératives et de PME) et productif (une production historique de masse à faible valeur ajoutée cohabite avec une production émergente à forte innovation). La présence des ports régionaux est perçue comme intéressante, mais il est considéré que la logistique saura s'adapter aux exigences du marché ; en cela elle n'est pas perçue comme l'élément essentiel de la dynamique bretonne :

- **L'alimentation du bétail** est une filière centrale pour l'activité des ports bretons. La Bretagne représente en effet 1/3 de l'alimentation du bétail consommée en France. Les aliments importés sur les ports régionaux viennent alimenter l'élevage breton porcin et aviaire, qui, avec l'entreprise Doux (8^{ème} volailler mondial) alimente les exportations depuis la Bretagne vers le reste de l'Europe. Depuis une vingtaine d'années, le port de Montoir occupe la première place pour ce type de trafic, suivi de Lorient et de Brest pour des arrivées en direct et des compléments en transbordement depuis les ports du Nord. Néanmoins, à court terme, les équipements de Montoir ont vieilli. Un travail est en cours avec les opérateurs portuaires pour développer une filière d'alimentation animale sans OGM.

- **Le trafic des Exportations des IAA** s'est fortement développé à Brest en 2007 (+16%), grâce à la reprise du trafic de viandes et volailles congelées (de la société Doux) qui avait pâti de la crise aviaire en 2006. Néanmoins, la Bretagne n'est présente sur ces trafics que via 3 lignes (Maersk, MSC et CMA CGM) à Brest, mais ce sont des feeders dédiés qui appartiennent à une seule et même compagnie : il manque par conséquent une offre conteneurs indépendante pour éviter une évasion de ces trafics vers la route.
- **La filière amendements et engrais**, grâce à une bonne implantation, bénéficie de la présence du premier site de production du groupe Roullier sur le port de Saint-Malo. Ce dernier a engagé un important travail de diversification de ses produits afin de mieux répondre aux nouvelles exigences environnementales de l'agriculture.

Les produits pétroliers, dont les ports de Brest et Lorient dépendent fortement, couvrent 40% de la consommation d'énergie régionale. Lorient est le premier port de cette filière, suivi de Brest. La répartition géographique des dépôts est un outil d'optimisation des circuits d'approvisionnement, les ports étant positionnés favorablement au cœur de bassins de consommation majeurs. Cela étant l'hinterland lorientais est disputé par Donges. Parallèlement, l'insertion de la filière dans l'environnement urbain est un enjeu structurant de maintien de ces trafics. Au vu des besoins énergétiques du territoire, la Bretagne ne pourra pas se passer de ces trafics, qui ne pourront conserver leur caractère maritime qu'à la condition que les dépôts se maintiennent sur les sites portuaires de Brest et Lorient.

Les bois du nord concernent essentiellement les ports de Saint-Malo et du Légué. Saint-Malo représente 15% des parts de marché au niveau national sur la filière des bois. C'est un marché bien installé (hinterland double : grand ouest pour la charpente, national pour les lambris et les bardages) et en pleine expansion (développement de l'éco-construction et de la maison bois). De plus, ce type de matériaux est favorable au développement durable. Un enjeu identifié sera également de redevenir un Point d'Entrée Communautaire, afin de pouvoir effectuer le contrôle phytosanitaire sur place et éviter les surcoûts générés par le contrôle à destination effectué sur Rennes.

Le transmanche est un marché relativement stable actuellement Il faudra cependant veiller à l'impact des projets de développement du trafic sur Granville et à la concurrence que peut représenter l'aéroport de Dinard sur ce marché.

2.2.2 Les filières territoriales

Elles résultent d'initiatives locales, servent des marchés locaux relativement étroits et s'appuient sur des chaînes de décision à l'échelle relativement réduite. Elles requièrent une coordination des initiatives locales et des arbitrages régionaux afin d'éviter des concurrences destructrices de valeur.

Au vu de la croissance démographique que connaît la Bretagne, la filière **des matériaux de construction** est une filière à fort potentiel. Cette filière de proximité va se restructurer dans les années à venir avec une consommation régionale de BTP supérieure à la moyenne nationale et l'épuisement des carrières terrestres. Le marché est très concurrentiel et dominé par de grands groupes, et ce type de trafic nécessite une prise en charge environnementale afin d'en limiter les impacts (qualité de l'air). Cependant, l'implantation de Cemwest à Lorient prouve que les problématiques environnementales liées à l'activité ciment/clinker peuvent être prises en compte de façon satisfaisante.

La filière des matériaux de récupération est une filière en développement mais avec des volumes nécessairement limités et strictement régionaux. Trois éléments structurent ce trafic : les coûts routiers, les équipements (la présence d'un broyeur peut augmenter l'hinterland de 300km) et les capacités de stockage. Certains matériaux, comme le verre, ne sont pas adaptés au transport maritime, du fait du risque de dégradation de la qualité en stockage, du coût d'utilisation du conteneur très élevé avec une absence de fret retour. Une opportunité existe néanmoins via l'implantation de sites de déconstruction navale (utilisation d'un savoir faire présent sur le territoire).

Les passagers en desserte locale et la croisière sont des marchés relativement stables, sans beaucoup de potentiel de croissance mais sans risques de concurrence. Les services de transport maritimes et côtiers (plus de 3 millions de passagers) et la croisière sont en revanche très structurants en terme d'image (le port reste dans la ville).

La Bretagne est très performante dans la filière de la réparation et de la construction navale sur des créneaux spécifiques. Elle doit s'engager pour garder sa position de leader sur la filière de la réparation navale : l'activité est en effet très porteuse, même dans le contexte actuel, et reste centrale dans les fonctions maritimes et portuaires ; les efforts de suivi et de structuration dans cette filière sont remarquables. Evoquées dans ce rapport, ces activités feront l'objet d'un rapport spécifique prochainement.

2.2.3 Les filières à structurer

Leurs faiblesses majeures d'un point de vue régional tiennent à la dispersion des sites de production sur le territoire, à leurs implantations récentes ou à leur dépendance vis-à-vis de circuits logistiques allogènes notamment en termes de décisions et de choix des modes de transport et des logistiques appliquées.

Elles requièrent une attention particulière pour faire évoluer les raisonnements en matière de choix de mode de transports, grâce à une massification des flux et à la restructuration du circuit logistique de chaque filière.

S'agissant du trafic des conteneurs, les marchandises arrivent d'Asie (canal de Suez), d'où l'importance des ports de Tanger et Gibraltar : la Bretagne est située géographiquement près de la grande route transocéanique nord /sud, mais les navires ne s'arrêtent pas en Bretagne. La domination du port du Havre est le résultat d'une politique nationale. Les transitaires expriment le souhait d'une filière bretonne, qui permettrait une mutualisation des chargements de façon à massifier les trafics pour rentabiliser les lignes.

Les ports bretons et la logistique : les handicaps liés à la situation géographique de la Bretagne (excentration, position finistérienne, éloignement des grands axes terrestres) peuvent être surmontés grâce à des sites portuaires accessibles par la route et à la présence d'embranchements fer sur chaque site. Le point clé sur ce sujet reste le défi de la mutualisation.

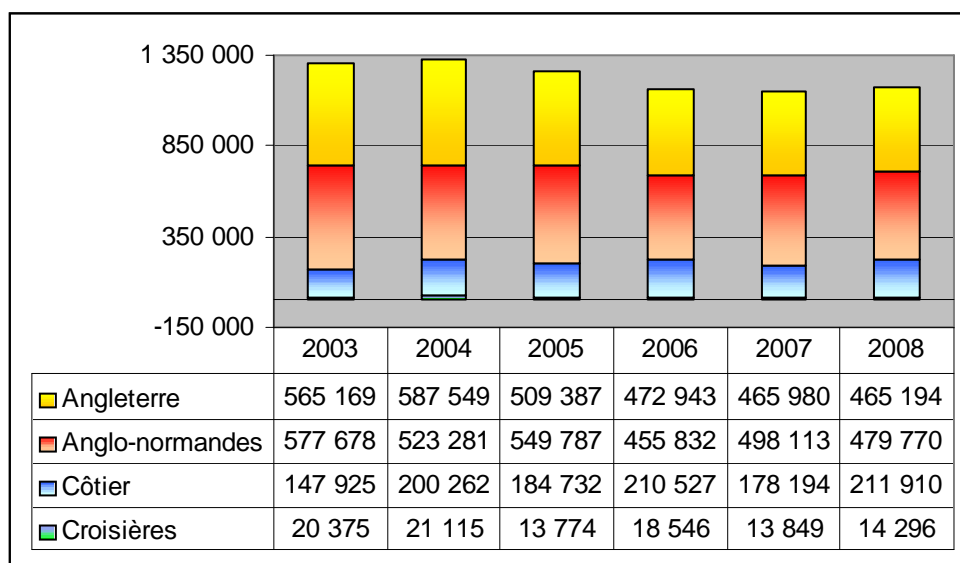
2.2.4 Le positionnement des places portuaires dans leur environnement social, urbain et économique

Le port de Lorient bénéficie d'un bon positionnement géographique (proximité du Triskel routier, bassin de consommation dense) et génère près de 20.000 emplois directs et indirects. Cependant, il reste essentiellement dépendant de 3 filières, l'alimentation animale, les produits pétroliers et le sable. L'interface ville/port est sensible, le développement durable du port de commerce devant assurer le nécessaire équilibre entre les enjeux économiques et les enjeux d'aménagement urbain en lien avec les populations environnantes (espace foncier à proximité de la mer, impacts environnementaux du vrac agroalimentaire).

Le port de Brest dispose à la fois de capacités et de potentiels importants. Il est bien inséré dans la ville, et pèse économiquement ; il bénéficie d'un trafic diversifié et d'un potentiel de développement élevé. L'interface ville/port est favorable : la ville domine le port, qui est un facteur de développement local et régional, elle abrite en outre un pôle de recherche maritime de pointe. L'offre proposée en Réparation Navale est adaptée au marché actuel et futur, qui comporte une opportunité d'un centre de déconstruction navale. La seule faiblesse identifiée concerne le trafic du conteneur, dédié au trafic réfrigéré de volailles.

Le port de Saint-Malo bénéficie d'un hinterland très étendu, grâce à son activité export (îles anglo-normandes et Grande Bretagne) ; les filières bois et engrais sont les filières principales du port ; l'activité fret ferry représente environ 600.000 tonnes. Il existe un potentiel à exploiter sur le cabotage européen, mais un problème foncier se pose. Le trafic

passagers reste relativement stable et le patrimoine historique de la ville est un atout considérable pour cette activité.



Evolution du nombre de passagers à Saint-Malo

Le port de Roscoff (550 000 passagers en 2008 et 498.000 tonnes en 2008 à -11%) bénéficie d'un trafic diversifié et stable. Les projets pour le port incluent le renforcement de la sécurité du trafic ferry et des débarquements de la pêche (en augmentation), afin de permettre le développement du petit cabotage, ainsi qu'un développement vers la plaisance.

L'activité du **port du Légué** (371 400 tonnes en 2008 à +7.8%) se développe grâce à la mise en service de nouvelles installations (3/4 du trafic du Légué est aujourd'hui traité sur ces nouvelles installations) ; la poursuite des aménagements du port de commerce est envisagée selon les modalités suivantes : construction d'une écluse, d'un déversoir et d'un môle extérieur de protection ; ceux-ci permettront d'accueillir des caboteurs de plus grande capacité et de développer le lien avec le rail, afin de réorienter une partie du trafic routier vers le mode maritime.

Le port de Concarneau représente près de 850 emplois répartis entre des activités navales majeures (construction de navires civils tous types de 50 à 100 mètres et réparation navale des navires de 50m à 120m) et complémentaires (construction et restauration de yachts de grande plaisance de 20 à 50m, réparation et restauration de bateaux en bois, exportation de savoir-faire vers les chantiers navals régionaux et internationaux). Aujourd'hui, le Groupe installé sur site qui évolue en étroite relation avec le tissu industriel concarnois développe un Chiffre d'affaires de 80 millions d'euros dont on peut évaluer la part locale à plus de la moitié.

2.3 Les défis de la stratégie portuaire bretonne

Les ports bretons sont aujourd'hui les outils permettant de maintenir les avantages compétitifs des filières économiques, leur développement devant se poursuivre dans le respect de leur environnement urbain.

Ils peuvent s'inscrire demain dans une démarche de restructuration de la logistique bretonne, qui doit être tournée vers l'extérieur et éviter la cassure entre une Bretagne insularisée autour de Brest et une métropole rennaise, aspirée par les axes Nord/Sud.

Les ports bretons sont des leviers de la nécessaire adaptation du système de transport breton en réponse aux évolutions réglementaires qui concerneront très prochainement le mode routier (contribution climat énergie, écotaxe, ...). Cette adaptation du système de transport

est une condition nécessaire à la garantie de la performance de l'économie bretonne dans ce nouveau contexte.

Leur développement doit s'intégrer dans des relations ville-port apaisées.

Le développement des ports bretons est un des leviers structurants d'un report modal de la route vers les modes alternatifs et contribue à une démarche globale engagée en Bretagne pour contribuer à la lutte contre le changement climatique anthropique.

Le défi de la connaissance et en ce sens celui de la filière formation et R&D est stratégique et central, car celle-ci alimentera les trafics de demain. La Bretagne possède une reconnaissance de niveau international dans ce domaine (ex : réparation navale), ainsi qu'une activité de Recherche et Développement de pointe (50.000 emplois directs, 2900 chercheurs), mais dont les différentes composantes doivent être mieux coordonnées afin de contrer une politique nationale de fermeture de certaines écoles. Par ailleurs, il existe un déficit de formation en Construction Réparation Navale.

Les métiers liés au transport maritime souffrent, pour une partie d'entre eux, d'une perte d'attractivité. Ceci est particulièrement vrai pour les métiers embarqués au commerce. Or ces professions sont au cœur du secteur maritime, qu'elles irriguent dans ses différentes branches.

C'est pourquoi la Région Bretagne bénéficie d'un dispositif de formation solide pour les métiers de la mer, point d'appui d'une économie maritime dynamique. Ce dispositif mérite toutefois d'être conforté, voire renforcé, pour les carrières embarquées spécialement.

Les secteurs qui s'adosent aujourd'hui à un outil de formation régional adéquat démontrent la plus-value qui découle de la force d'un tel lien.

Les actions à mener pour la filière formation poursuivent un objectif : à partir de l'identification des causes de la faible attractivité, il s'agit de développer, en Bretagne, un enseignement maritime rénové de haut niveau. La Bretagne doit être un territoire de référence en matière de formation, initiale et continue, à tous les métiers de la mer depuis le secondaire (lycées maritimes en particulier) jusqu'au supérieur.

Parmi les évolutions nécessaires pour y parvenir, il faudra renforcer le rôle et les moyens de l'école de Saint-Malo. Cette école devra s'inscrire dans un véritable réseau breton des établissements et centres de formation aux métiers de la mer. Ce réseau s'appuiera sur des passerelles entre les cursus et entre les métiers, sur une meilleure articulation de l'enseignement secondaire et supérieur, et sur une ouverture à l'international.

3 Quel cadre de prospective ?

3.1 Les évolutions récentes

Le trafic maritime international en pleine croissance a fortement réagi à la crise économique. Sur la dernière période il était passé de 5,9 milliards de tonnes en 2000 à 7,4 milliards de tonnes en 2006 ; 40 % de ce trafic proviennent des pays asiatiques et 23 % des pays européens. La flotte mondiale atteint désormais un milliard de tonnes de port en lourd avec 38 % de pétroliers, 36 % de vraquiers et 12 % de porte-conteneurs. Jusqu'en 2008, ce dernier trafic avait bénéficié d'une croissance à deux chiffres.

Pour s'adapter à l'augmentation de la taille de la plupart des types de navire de commerce (super tankers, porte-conteneurs, vraquiers...) et capter ces nouveaux trafics, les ports de commerce, du moins les plus importants d'entre eux, ont dû se doter des infrastructures correspondantes : approfondissement des chenaux, extension des quais et amélioration des tirants d'eau, augmentation des surfaces de terre-pleins... Le gigantisme portuaire, conséquence inévitable du gigantisme naval, a eu pour effet de concentrer le trafic sur

quelques places portuaires d'exception comme le sont en Europe Anvers, Rotterdam et Hambourg.

Néanmoins, on assiste depuis une dizaine d'années à l'émergence des *hub ports* qui sont dédiés au transbordement des conteneurs entre navires intercontinentaux et bateaux de moindre taille, *feeders* desservant les ports de taille moyenne.

De plus, la prise en compte croissante des facteurs environnementaux ira dans le sens du développement du fret non routier. Les propositions issues du « Grenelle de l'environnement » comprennent en effet la mise en place d'un plan national de développement du fret non routier qui doit passer de 14% aujourd'hui à 25% du fret total, et ce en quinze ans. Il existe des opportunités de développer l'intermodalité (fer, route, fleuve) au sein de plateformes logistiques intégrées. Il est sans doute important également d'élargir le concept d'autoroutes de la mer à des autoroutes mer+fer permettant un accès plus large aux bassins de consommation.

Ces préoccupations, si elles constituent une opportunité pour le transport maritime, constituent aussi une contrainte, les navires comme tout mode de transport devront aussi améliorer leur performance énergétique et leurs émissions de gaz à effet de serre.

3.2 Le choix d'un cadre macro-économique

Le transport étant un système dont l'inertie est relativement importante (tant du côté des déterminants de la demande que de l'offre), il demande une anticipation encore plus grande que des systèmes flexibles : s'il faut entre 15 et 20 ans pour réaliser un projet important d'infrastructures, et s'il faut environ 30 ans pour que les avantages qu'il devrait procurer en amortissent le coût. Il convient donc d'envisager quel sera le système de transports dans 50 ans pour agir aujourd'hui.

L'élaboration d'une stratégie portuaire nécessite, comme tout exercice de prospective, de déterminer un cadre macro-économique de référence au sein duquel la stratégie s'inscrit.

Les évolutions de l'économie mondiale seront en effet déterminantes pour le rôle des ports, par conséquent la stratégie portuaire ne saurait s'affranchir de la prise en compte des hypothèses d'évolution de l'économie et des grands équilibres aux niveaux de la Région, de l'Etat, de l'Europe et du monde.

Les études prospectives dans ce domaine (démarche prospective transports 2050 CGPC et prospective fret 2030 du Predit) s'accordent à présenter quatre scénarios prospectifs sur le niveau d'internationalisation des échanges, allant de la poursuite d'une mondialisation généralisée au repli protectionniste sur un marché européen en déclin.

L'étude Fret 2030 du Predit n'a pas pour ambition de procéder à une évaluation quantitative rigoureuse du fret à l'horizon 2030, exercice qui est effectué par ailleurs dans le cadre des missions menées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

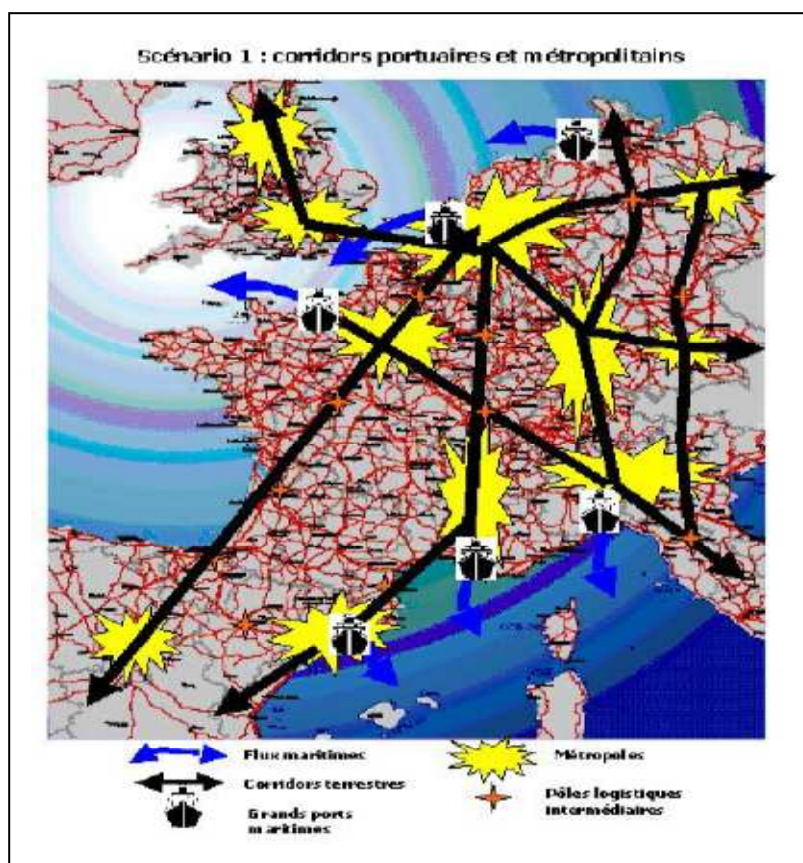
Cette étude adopte en effet une démarche globale et systémique, qui permet d'apporter une vision d'abord qualitative de l'avenir. La démarche 2030 propose également une cartographie qualitative des scénarios prospectifs. La distance entre les horizons temps de 2030 et 2050 justifie les deux démarches : fret 2030 peut davantage se baser sur des éléments connus à l'heure actuelle, tandis qu'une prospective 2050 sera plus exploratoire et moins normative. Les cartes disponibles dans la démarche fret 2030 permettront en ce sens de mieux visualiser les résultats de l'étude CGPC 2050.

L'exercice de prospective Fret 2030 (PREDIT) a permis de définir plusieurs cadres macro-économiques envisageables. Il est le résultat d'une réflexion sur les mouvements profonds tant en matière économique, sociale ou technologique et sur l'arrivée de nouveaux éléments de rupture, principalement ceux de l'environnement et de l'épuisement des ressources naturelles qui ont un impact direct sur le système de transport de marchandises.

Parmi ceux-ci, et eu égard aux récents évènements économiques, il a été considéré que le scénario des « Petites Europes » pouvait constituer le cadre macro-économique de référence pour la définition de la présente stratégie.

3.2.1 Les scénarios non retenus :

Le scénario de la firme mondiale est marqué par un développement important du commerce mondial, une polarisation forte sur des grandes portes d'entrée de ce commerce mondial, un développement de grands corridors massifiés. La Bretagne et ses ports ne sont pas des acteurs majeurs de ce scénario reposant en France essentiellement sur Le Havre et Marseille, notamment dans une logique de poursuite de la conteneurisation.



On assiste à un développement des « portes d'entrée » du commerce international et notamment au développement en France des ports du Havre et de Marseille (alors qu'Anvers reste le premier port de France).

Les corridors qui irriguent les ports se développent de même que les corridors d'échange trans-européens et inter métropolitains (assurant les liaisons avec les principales métropoles voisines) : Le Havre-Paris-Lyon-Marseille, Benelux-Paris-Nord-Espagne, Allemagne/Benelux-Lyon-Barcelone-Méditerranée et bien sûr l'axe rhénan Benelux-vallée du Rhin-Suisse-Italie du Nord (la "banane bleue").

Les moyens de transport massif se concentrent sur ces axes. Un système de grandes plateformes logistiques (de 500 000 à 1 million de m²) se met en place autour des principaux ports maritimes, dans et autour des aires métropolitaines et sur les grands corridors (Île de France, Nord-Pas de Calais, Grand Lyon, Grand Delta du Rhône...), le long desquels se mettent en place des pôles logistiques relais sur les espaces carrefour (Lorraine, Bourgogne,

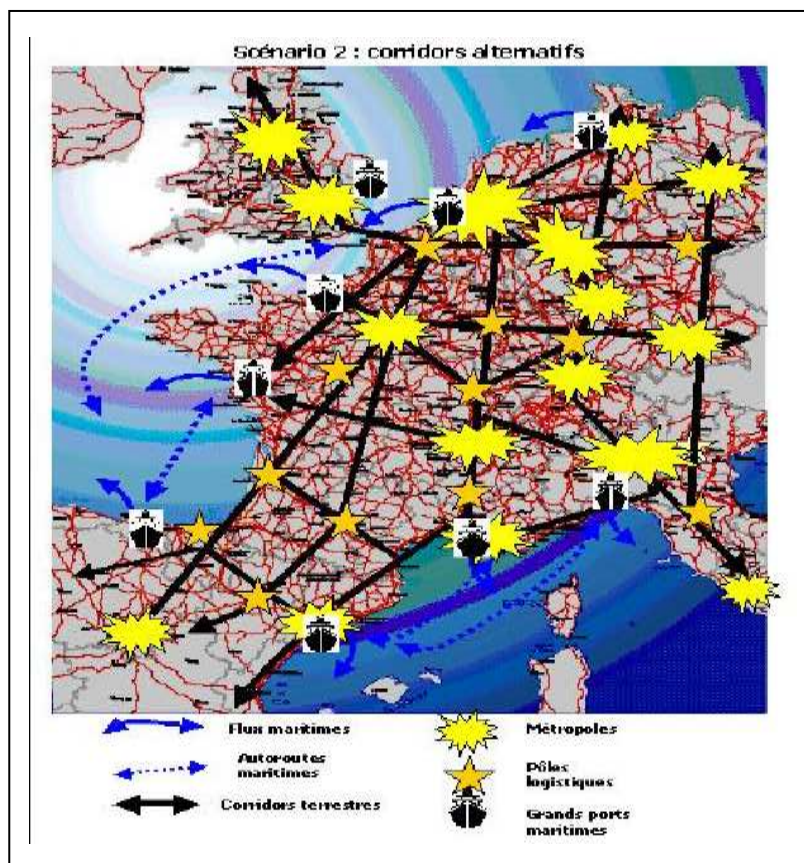
Bordeaux, zones frontalières espagnoles...). La croissance attendue n'est pas invraisemblable ; elle implique un trafic en augmentation de 30 à 40 % sur 25 ans en termes de véhicules-km.

L'accroissement serait surtout dû au transport international et au transit, surtout pour les gros camions (qui passeraient de 40 à 44 t, voire 60t), la gêne devant être limitée.

*

**

Le scénario de **la régulation par l'économie** repose également sur une hypothèse de croissance du commerce mondial et une accentuation des grands corridors. Ce scénario laisse toutefois une place à une logistique plus maillée travaillant avec les grands pôles portuaires nationaux et européens. Il est avant tout celui d'une forte régulation, d'une politique publique active et à l'échelle de l'Europe favorisant les transferts modaux vers les modes massifiés (sur les grands corridors essentiellement). Les ports bretons jouent un rôle assez mineur dans ce scénario hors trafics et hinterlands strictement locaux. Les conteneurs sont aspirés par des circuits logistiques allogènes (Le Havre et les ports du Benelux, éventuellement Nantes Saint-Nazaire).



La croissance économique s'accompagne d'une croissance des échanges et des flux, en particulier à l'échelle internationale et provoque une accélération de la demande de transport. Exportations et importations progressent, car on est ici aussi dans un contexte de globalisation. L'Etat intervient notamment sur le jeu des acteurs privés au moyen d'instruments économiques car c'est surtout le signal prix qui guide leur comportement. Des choix volontaristes en matière de tarification et de réglementation sont effectués afin de lutter contre les nuisances et les dangers liés à la montée de l'effet de serre. L'Etat peut promouvoir une mobilité durable, un des enjeux étant celui du transfert vers des modes alternatifs à la route. Mais on recherche aussi des voies technologiques et organisationnelles pour rendre le transport routier mieux acceptable et moins nuisible pour l'environnement.

L'État cherche à rééquilibrer l'usage des différents modes en influant sur leurs prix. Pour le mode routier, l'État cherche à mieux faire couvrir les coûts à travers l'internalisation des effets externes, ce qui conduit à une hausse du prix.

Pour les modes alternatifs et en particulier pour le fer, l'instauration d'une concurrence entre les opérateurs entraîne une amélioration importante de la productivité et donc une baisse des prix. Ceci n'exclut cependant pas que les collectivités publiques puissent intervenir sur des marchés ou des territoires où la concurrence ne peut s'exercer, car n'intéressant pas les acteurs privés.

En Europe, la Commission vise à une fluidification du marché par la mise en place de normes techniques communes et ne renonce pas à une harmonisation fiscale qu'elle instaure progressivement. Cependant, la compétitivité sociale reste encore une variable importante pendant toute la période observée, à la fin de laquelle on aboutit à une relative égalisation économique et sociale de l'Europe et donc des conditions de la concurrence.

La concurrence accentue la recherche d'avantages comparatifs et les entreprises cherchent à réduire au minimum les coûts de production, ce qui se traduit par une poursuite des délocalisations.

Sur le sol français, un dualisme apparaît. On est en présence, d'une part, de firmes mondialisées, localisées plutôt dans les grandes agglomérations et dont les relations et les transactions sont plus tournées vers l'extérieur que vers l'intérieur du territoire. D'autre part, il existe des entreprises ancrées dans les économies locales, tirant parti des synergies qui se développent à l'intérieur d'un tissu coopératif où les établissements d'enseignement et de recherche sont des acteurs de l'innovation.

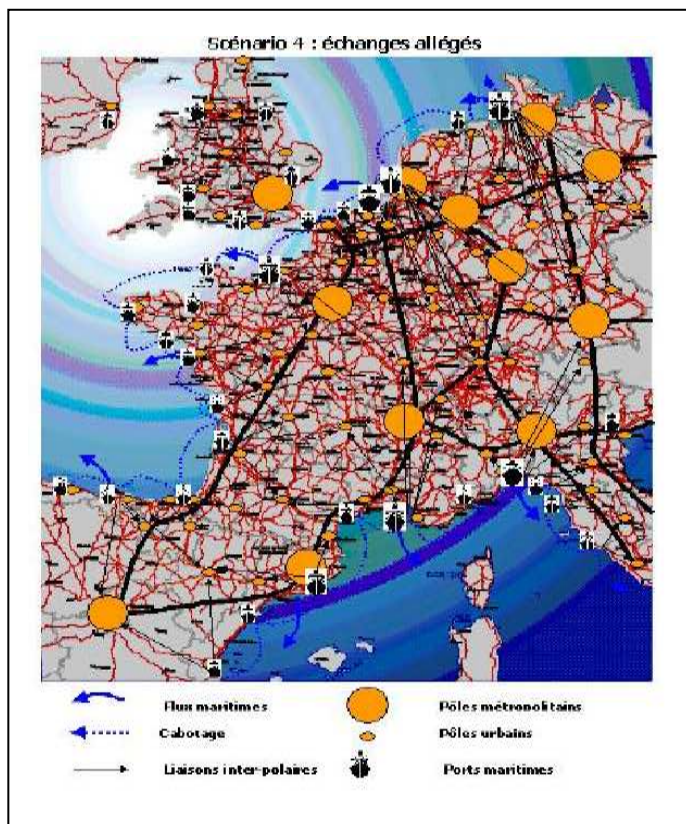
On assiste à une poursuite de la concentration des unités de production pour accentuer leur spécialisation. L'éclatement géographique des filières de production, que ce soit l'automobile, l'électronique ou l'informatique est plus que jamais en vigueur, nécessitant une optimisation au travers de grandes plates-formes organisées selon une logique européenne. Dans le domaine de la distribution, les plates-formes sont restructurées territorialement et ces centres de distribution rayonnent sur des territoires élargis, y compris selon des Euro régions qui enjambent les frontières. De grands pôles logistiques périurbains se développent permettant une livraison finale, jusqu'au centre-ville, par des véhicules propres.

Le Havre et Marseille restent les portes d'entrée principales du territoire français, ce qui contribue au renforcement des deux corridors Nord-Sud.

*

* *

Le scénario du **Peak Oil** pousse à la mutualisation, à des politiques publiques de taxation des transports routiers. On assiste dans ce scénario à une multiplication des ports actifs mais à une réduction globale des échanges.



La consommation des ressources pétrolières est désormais bridée par la disponibilité de ces ressources. Non seulement le coût d'exploitation des gisements productifs augmente tendanciellement, mais désormais, la capacité de production est structurellement inférieure à la demande. Le scénario décrit donc un contexte de forte tension autour de l'énergie. Ce n'est toutefois pas un scénario de crise aiguë. Il est d'abord fondé sur une hypothèse de prix de l'énergie dont le niveau laisse encore une marge de manoeuvre aux autorités politiques et intègre la mise en place d'un système de régulation lourd (permis d'émission négociable), qui n'est concevable que dans la durée et non comme réponse à un événement conjoncturel.

La massification des flux et l'exigence d'une certaine efficacité énergétique des moyens mis en oeuvre deviennent des priorités majeures. Les chargeurs cherchent à collaborer entre eux pour arriver à ces fins, ou recherchent des prestataires logistiques susceptibles de mettre en oeuvre des chaînes utilisant pour tout ou partie des segments massifiés ou des modes moindres émetteurs de CO₂.

En faisant l'hypothèse d'un marché européen protégé au moins partiellement et de la relocalisation d'une partie des outils de production sur le territoire continental, le trafic intercontinental joue un rôle moins crucial que dans d'autres scénarios. En revanche, l'activité portuaire bénéficiera du développement du cabotage maritime qui sera l'un des moyens performants pour relier les régions d'Europe proches des côtes.

On assiste à une multiplication des ports actifs, avec une répartition des niveaux d'activité. Le système portuaire maritime est complété par un réseau de ports intérieurs— ports fluviaux et ports secs. Ceux sont les noeuds du système de transport massifié au sein du territoire européen et vers les ports maritimes.

Le système ferroviaire retrouve une certaine attractivité, qui ne se limite pas aux corridors traditionnels, du fait de la multiplication des interfaces maritimes. Les flux à longue et moyenne distance massifiés se renforcent. Le transport de camions complets et de remorques non accompagnées se développe et se déploie sur un plus grand nombre d'origines-destinations. Se développent également des « short lines » avec des opérateurs de fret de proximité, sur le modèle nord-américain ou suédois, c'est-à-dire des sous-réseaux locaux ou régionaux délégués au secteur privé ou assurés en régie.

Ce scénario n'est pas incompatible avec la poursuite de l'ouverture du marché ferroviaire. De nouveaux opérateurs peuvent se spécialiser dans les navettes ports/ports secs, les routes roulantes et les short lines.

Le système fluvial est revalorisé et peut trouver un nouveau souffle si le réseau est complété par un nombre limité de jonctions entre bassins au gabarit européen.

Le transport routier est soumis pour sa part à de fortes pressions de la part des chargeurs, qui veulent dépenser le minimum de droits d'émissions et de la part des logisticiens qui sont intéressés à la maximisation des économies, ce qui ne se traduit pas par de grandes avancées sociales dans le secteur.

3.2.2 Le scénario retenu : Les petites Europes

Sous l'effet de plusieurs facteurs convergents (hausse du prix du pétrole, perspectives d'un changement climatique majeur), les logiques actuelles ayant conduit à la concentration et à la spécialisation des unités de production et à l'organisation de la logistique (juste à temps, flux tendus...) sont mises en cause ainsi que les déterminants historiques de la croissance du transport routier de marchandises.

Du fait de la contraction géographique des chaînes d'approvisionnement, **les flux de marchandises restent à l'intérieur de grandes régions**, permettant un développement largement endogène et tiré par la proximité des grands marchés locaux de consommation.

La logique majeure de ce scénario est celle d'une adaptation des acteurs et des structures économiques à un contexte radicalement différent de ce qu'il est aujourd'hui face à la difficulté de trouver une solution technologique compensant les chocs exogènes sur les plans énergétique (risque pétrolier) et environnemental (effet de serre).

Ces chocs cumulés entraînent un renchérissement durable du pétrole (multiplication par 3 ou 4 du prix du gazole : hausse du pétrole brut, taxe carbone de 30€/baril, hausse de la TIPP), qui représente une multiplication par 2 ou 3 du coût énergétique du transport par kilomètre parcouru.

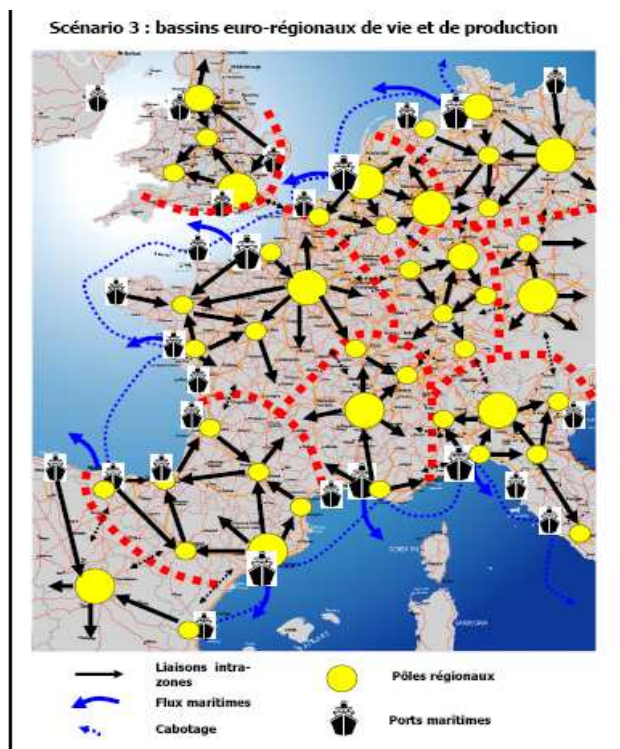
La régionalisation des économies se traduit par **une réduction des flux intercontinentaux transitant par des ports plus dispersés**. La constitution de « petites Europes » intensifie ainsi les échanges à moyenne distance, alimentés par la mise en place de circuits courts de commercialisation, l'obligation d'utiliser des matériaux recyclés localement ou la généralisation du cabotage maritime. Les écarts de croissance en Europe sont moins accentués qu'aujourd'hui, et le développement endogène « d'inter régions » favorise la mobilité locale aux dépens de la mobilité longue distance.

Ceci a un impact direct sur l'organisation du système logistique : les conditions de l'arbitrage entre économies d'échelle et coûts de transport se déplacent.

La priorité est en effet donnée à l'exploitation des gains liés à la proximité, et à une intégration géographique verticale de l'amont à l'aval de la chaîne de valeur. Les possibilités d'approvisionnement à des coûts peu élevés comme les équipements maritimes, fluviaux et ferroviaires sont valorisés, ce qui aboutit à **une restructuration des territoires autour des ports, des métropoles et des grandes plates-formes logistiques multimodales**.

Dans ce contexte, il s'agit pour les différents acteurs de favoriser à la fois un développement intégré des inter-régions, une diminution des impacts liés à la hausse des coûts de transport et une meilleure maîtrise des déplacements à courte ou moyenne distance par la massification des flux.

Enfin, une attention forte doit être également portée à **l'insertion du transport de marchandises dans les villes**. Cela passe d'abord par la **localisation des zones d'activité qui ne doivent pas être séparées des zones logistiques** et doivent être facilement accessibles, notamment par les transports alternatifs à la route.



Il est intéressant de noter que la carte élaborée dans le cadre de cette étude Prédit ne fait ressortir qu'un seul port en Bretagne (Brest), les autres ports s'inscrivant dans des chaînes et des hinterlands plus locaux, essentiellement pour des trafics vrac.

Brest s'inscrit dans des chaînes plus multimodales (feeder et/ou conteneurs) mais encore sur un trafic spécifique.

Sans que cela soit véritablement explicite, ce scénario pose d'ores et déjà la question des liens existants ou à développer entre le port de Brest et le pôle logistique régional rennais. L'embranchement fer du port de Brest est la condition nécessaire au développement de ces liens.

4 Quels objectifs pour une politique portuaire régionale

4.1 L'enjeu général

Il n'y a pas de concurrence majeure et/ou exacerbée entre les ports avec les filières industrialisées bien structurées autour des ports et misant la proximité port-structure industrielle-hinterland. Les concurrences existent en revanche avec les ports départementaux et/ou aux frontières des hinterlands, ainsi qu'avec les ports voisins (par exemple : Cherbourg et Caen sur le Transmanche ou Nantes St-Nazaire sur l'aliment du bétail ou le conteneur).

Les ports peuvent donc contribuer au développement économique en permettant à la Bretagne de se relier directement aux réseaux de transport intra européens et internationaux. Ils peuvent être des éléments accessoires, secondaires ou déterminants du désenclavement et de l'amélioration de la compétitivité selon l'état actuel de leur rôle, selon la volonté des acteurs économiques de jouer le jeu des ports bretons et du transport maritime et selon la volonté des acteurs publics de les mettre au centre de leur action économique et logistique.

Le développement des ports de commerce doit être accompagné de démarches visant à l'exemplarité sociale et environnementale des places portuaires.

4.2 Les enjeux spécifiques

Les ports doivent demeurer les outils du développement économique en appui des filières, dans le respect de l'équilibre territorial et urbain et en s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

La Bretagne est riche d'un tissu dense de PME, en particulier dans les activités industrielles. Ces dernières ont su dans des secteurs comme l'IAA, l'électronique, l'automobile, le transport, voire la construction-réparation navale, hisser la région au niveau de l'excellence. Le relatif émiettement de la production et des compétences doit être compensé par une logistique qui devra relier tous les acteurs locaux pour être capable de répondre aux exigences quantitatives et qualitatives imposées par les clients : la mutualisation est par conséquent à la fois une nécessité et une obligation. Elle suppose des structures d'accompagnement des entreprises, des infrastructures et des services de transport modernes, efficaces, innovants autorisant des gains de productivité, de traçabilité et de fiabilité.

4.3 Les objectifs

Les ports bretons font incontestablement partie de l'image régionale et contribuent à l'efficacité de certains secteurs économiques bretons. Néanmoins, ils ne progressent pas régulièrement du fait de leur dépendance à des filières infrarégionales sans capacités de développement réelles du fait de l'étroitesse de leurs hinterlands et de la composition de l'économie bretonne. Ils restent essentiellement des ports d'importation voués à la réception de matières premières industrielles (aliments du bétail, engrais, bois) et de produits pétroliers (consommation locale) ainsi qu'à l'exploitation des ressources minérales marines.

Pour rompre avec ce schéma existant, l'ensemble des places portuaires doit être pensé comme une entité globale permettant de conserver les spécificités de chacun. Afin de s'assurer de la cohérence des diverses initiatives locales, il s'agit de procéder à un travail de coordination et à des arbitrages régionaux pour éviter les concurrences stériles. Cette réflexion est l'aboutissement à la fois de l'analyse des freins au développement des ports qui ont pu exister (conflits d'usage, éloignement des grands centres d'activité de l'Union Européenne, développement trop limité du cabotage entre ports bretons, insuffisance du soutien national aux efforts de structuration bretons) et de l'identification des conditions indispensables à un développement futur des places portuaires bretonnes. Elle aboutit aux objectifs suivants :

1. Utiliser le réseau portuaire pour améliorer la compétitivité de l'économie bretonne, en particulier dans un cadre prospectif reposant sur la valorisation des potentiels maritimes dans tous les domaines.
2. Maintenir les équilibres territoriaux tout en valorisant l'image maritime de la Bretagne et permettre un développement des ports dans leur tissu urbain
3. Développer de manière durable le rôle de point d'ancrage des ports dans les contextes régional, national, européen et international et donner aux ports bretons les moyens logistiques d'attirer des volumes exogènes afin d'augmenter et de diversifier leur offre.

5 Quelles actions envisageables ?

Pour chacune des filières, il est possible de proposer un ensemble d'actions (portuaires ou non portuaires) qui permettent d'atteindre les trois objectifs précédemment présentés. En effet, plus qu'un schéma classique de développement sur chacun des ports, il s'agit essentiellement de l'accompagnement de filières et de la structuration d'une logistique régionale au travers d'une offre maritime et ferroviaire adaptée.

Concernant l'industrie agroalimentaire, par exemple, les actions, parfois différentes selon l'objectif pris en compte, pourraient être les suivantes :

Concernant l'alimentation animale, l'efficacité économique du port peut être optimisée via l'amélioration des capacités d'accueil des plus gros navires et des capacités sur le port de Lorient et de Brest ainsi qu'une coordination entre Saint-Malo et le Légué sur ce type de trafic. Ainsi, la forte proximité des ports du Légué et de Saint-Malo induit la nécessité d'une réelle complémentarité entre ces deux ports sur la filière des vrac agroalimentaires, complémentarité devant reposer sur l'analyse des caractéristiques nautiques, foncières, urbaines et économiques des deux ports, cette complémentarité devant permettre un développement global des approvisionnements maritimes sur cette filière sur les deux ports, et contribuer ainsi à un report modal route/mer. L'objectif d'un développement équilibré du territoire pourra être atteint avec une aide à chacun des ports désirant développer la filière. Enfin, la restructuration logistique pourrait consister dans l'établissement d'un pôle de redistribution de taille nationale, positionné sur un port avec une liaison terrestre de qualité.

Concernant les exports IAA, l'optimisation de l'efficacité économique des ports devra être organisée autour du port de Brest, avec une politique commerciale forte sur les lignes dédiées(volailles) et l'ouverture de lignes sur l'Allemagne et la Russie(porc). Le soutien de la plate forme Brestoïse sur l'activité volailles et une aide au démarrage de l'activité porcine sur Lorient, Le Légué, Brest et Saint-Malo serait la garantie d'un développement portuaire au service de l'équilibre du territoire. La réorganisation de la chaîne logistique régionale pour les conteneurs frigo permettra également de conforter la filière sur le territoire breton.

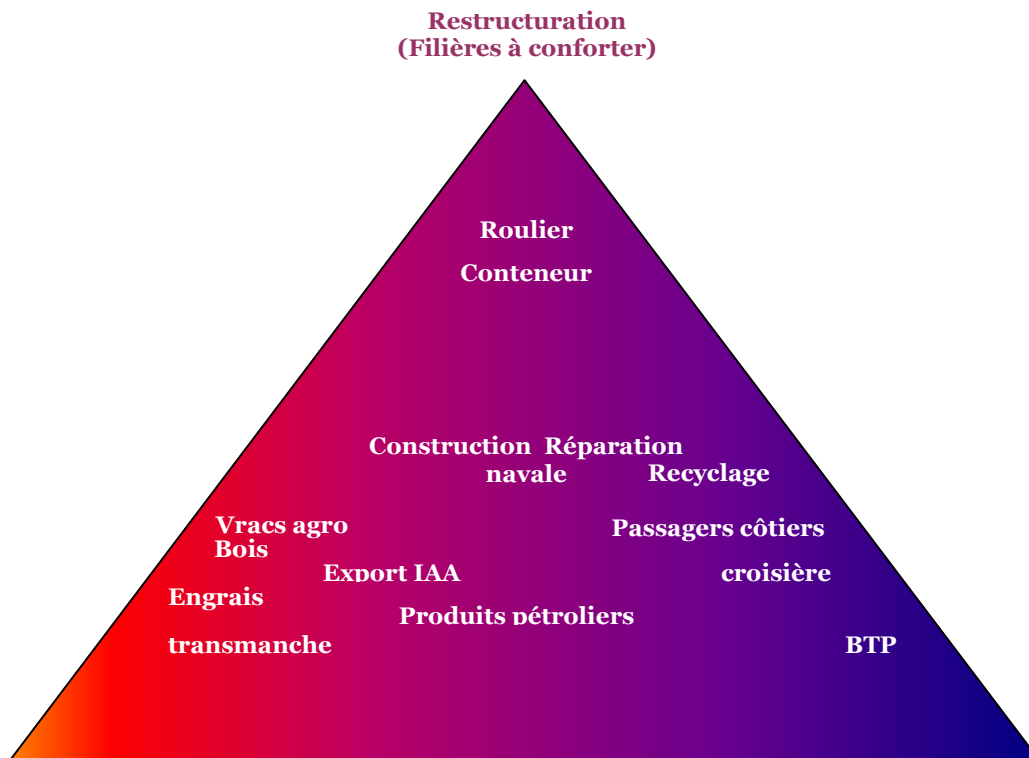
Concernant les engrais, Saint-Malo a le potentiel pour devenir la plateforme spécialisée dans cette filière sur le territoire. Cela signifie non seulement un renforcement des capacités de négoce mais également un appui aux projets des industriels, qui seront la garantie du maintien des performances économiques de la filière. La volonté de favoriser un développement équilibré du territoire signifiera en revanche de ne pas entraver les initiatives concurrentes de Saint-Malo sur la filière. Enfin, le développement d'un port arrière sur la plateforme portuaire pourrait être étudié dans le cadre d'un projet de restructuration logistique.

De même, concernant les Energies Marines Renouvelables, les seules « réserves foncières » significatives couplées à des tirants d'eau suffisants se situant sur le polder à Brest, l'objectif de compétitivité de la filière nécessite que soit aménagé rapidement cet espace afin de permettre à la Bretagne de prendre le tournant industriel de cette filière. Parallèlement, un atelier spécifiquement consacré aux besoins logistiques et portuaires de la filière des Energies Marines Renouvelables (EMR) permettra d'identifier, sur tout le littoral breton, les besoins en infrastructures portuaires pour le déploiement des EMR, de connaître les capacités portuaires existantes et de définir les chantiers à entreprendre, et ainsi garantir l'équilibre territorial du développement de cette filière.

6 Quel positionnement pour la puissance publique?

Le rôle de la puissance publique est de parvenir à concilier des objectifs parfois contradictoires pour chacune des filières. La poursuite des trois objectifs ne doit être envisagée qu'au niveau du réseau portuaire et du territoire breton dans son ensemble, chaque filière permettant de contribuer à la réalisation d'un ou de plusieurs objectifs.

Le triangle breton présenté ci-après vise à proposer les objectifs à privilégier pour chacune des filières pour optimiser l'utilisation du réseau portuaire au service d'une économie bretonne dynamique et ouverte sur l'extérieur, territorialement équilibrée et s'inscrivant dans une logique de développement durable.



**Développement économique
(Filières intégrées)**

**Equilibre et polyvalence
(Filières territoriales)**

6.1.1 Répondre aux besoins du marché

Certaines filières s'inscrivent dans une logique avant tout économique, leur développement dépendant de la compétitivité des places portuaires en matière de qualité et de coût de services proposés, de la mise en place d'une politique commerciale et de marketing commune, d'échanges permanents avec les principaux acteurs de la filière et de l'élaboration d'une stratégie foncière permettant d'accompagner le développement des activités. Dans ce cas, l'affectation des ressources et les soutiens apportés aux secteurs économiques permettent d'utiliser les ports comme vecteurs lorsque ceux-ci occupent une place centrale dans la pérennisation ou le maintien de la compétitivité de la filière.

L'objectif est de proposer une offre correspondant aux besoins explicites du marché dans une logique plus réactive qu'initiatrice pour accompagner les stratégies des grands acteurs des filières.

Exemples :

La filière alimentation du bétail s'inscrit dans cette démarche; la Région devra maintenir la compétitivité de la filière au travers d'infrastructures adaptées (amélioration des profondeurs à Lorient et restructuration de Kergroise).

Produits pétroliers : cette filière est doublement stratégique, car elle permet à la Bretagne d'éviter le monopole d'un seul opérateur et de limiter un trafic routier sensible ; de plus elle est fortement rémunératrice pour la place portuaire. L'enjeu sera donc de maintenir la qualité et la compétitivité des services portuaires pour cette filière.

Engrais et bois : ces deux activités sont surtout liées au port de Saint-Malo. Leur développement est lié à la situation d'entreprises installées sur le port : les unités industrielles (Timac et Wolseley) concernées sont compétitives grâce à leur implantation « pieds dans l'eau » et à des hinterlands importants dépassant largement l'espace régional. Il est donc nécessaire de poursuivre l'accompagnement des ces filières en terme d'espace

(disponibilité foncière limitante, notamment à Saint-Malo) : le quai Charcot présente par exemple un gain potentiel pour les exportations d'engrais élaborés réalisés par la Timac. Il faudra également réfléchir aux moyens d'accroître les surfaces péri-portuaires arrières.

Pour le Légué, la forte proximité de ce port avec celui de Saint-Malo induit la nécessité d'une réelle complémentarité entre ces deux ports sur la filière des vracs agroalimentaires, complémentarité devant reposer sur l'analyse des caractéristiques nautiques, foncières, urbaines et économiques des deux ports. Cette complémentarité doit permettre un développement global des approvisionnements maritimes sur cette filière sur les deux ports, et contribuer ainsi à un report modal route/mer.

6.1.2 Répondre aux besoins des territoires

Le développement de certaines filières est directement corrélé à des enjeux d'aménagement du territoire et notamment à un approvisionnement de proximité suffisant pour les besoins de la Région.

L'objectif principal retenu est donc le maintien et le soutien des ports afin de permettre le maintien des activités et des emplois de façon harmonieuse sur le territoire (hinterland restreint possible).

Les ports restent au service de leur hinterland immédiat et des activités de proximité, garantissant un maintien des emplois et l'efficacité économique des territoires.

Exemples :

Matériaux BTP : la filière répond à une demande locale qui devrait être soutenue pour les années à venir, au vu du développement futur de la démographie bretonne et donc du secteur de la construction. L'enjeu sera de limiter les impacts environnementaux afin de lever les freins potentiels de développement de la filière.

Hydrocarbures : le maintien de cette filière étant directement corrélé au maintien des dépôts sur les sites portuaires, se posera la question de la qualité de l'interface ville-port : une gestion optimisée des problématiques environnementales sera à mettre en œuvre. La mise en service du polder à Brest pourrait également permettre de dégager de l'espace pour ces activités portuaires.

6.1.3 Les ports au centre d'une restructuration logistique

Le développement du trafic conteneur à l'échelle de la Bretagne ne pourra se faire sans massification du trafic. Les marchandises massifiées pourront être acheminées soit par voie maritime (feeder), soit par voie ferroviaire. Ce choix ne peut être fait a priori : il nécessite au préalable des contacts avec les chargeurs et intermédiaires de la chaîne de transport.

Le développement du trafic conteneur s'inscrit en effet dans un projet plus vaste de restructuration de la logistique régionale et pourrait trouver sa légitimité dans les principaux objectifs identifiés :

- La compétitivité, au travers de la mise en place d'un nouveau tissu relationnel inter-entreprise à l'échelle locale, dans l'objectif de développer des démarches collaboratives en matière de logistique et d'atteindre l'élévation de l'excellence logistique.
- Le maintien de la localisation de la production industrielle en Bretagne grâce à la réduction du coût dû à l'éloignement du territoire de ses principaux marchés.
- L'optimisation du réseau via la mutualisation des opérations de transport et de logistique par les entreprises bretonnes en vue d'améliorer l'offre et d'en réduire les coûts. L'emploi et la formation dans le domaine de la logistique et du transport maritime devront également être développés dans cette optique ainsi que le développement de l'usage des TIC.

- Enfin, le développement durable passera nécessairement par le **renforcement de l'offre portuaire régionale et la mise en place d'une offre ferroviaire adaptée** (le projet de zone logistique multimodale doit être en mesure de répondre aux besoins de l'ensemble de la Bretagne ; à cet effet, des relais sont à envisager avec ce point pivot).

Les actions vont donc essentiellement porter sur la mise en place des éléments d'une logistique régionale mutualisée et seront surtout orientées vers des aménagements terrestres (plate-forme de massification) des infrastructures de réseaux et des soutiens au démarrage des services de transport dans ce contexte de concentration sur un ou plusieurs ports. Ceux-ci devront mettre en place des équipements (en outillages et en surfaces) propres à remplir leurs fonctions, mais une part importante des dépenses portera sur l'accessibilité des plates-formes portuaires et l'amélioration de la chaîne logistique.

La mise en place d'une approche destinée à atteindre l'excellence logistique passera également par une mobilisation des entreprises de la Région (industrielles, prestataires logistiques, entreprises de conseil..) dans les progrès organisationnels et techniques. Une approche collective de la question est nécessaire à l'échelle de la région, nécessitant sans doute une mobilisation collective des acteurs privés et publics bretons.

Ceci passera nécessairement par la mise en place d'une « gouvernance » logistique bretonne.

7 Vers des orientations stratégiques

Les orientations stratégiques proposées sont le résultat à la fois de la conciliation des objectifs identifiés pour chacune des filières et du choix des actions les plus adaptées à court et à long terme : elles sont en ce sens l'expression d'une politique portuaire régionale au service du système économique de son territoire.

A ce stade les orientations stratégiques sur chacune des filières, telles qu'elles résultent de l'analyse précédente pourraient être :

7.1 Les filières « intégrées »

Avec plus de 2,5 millions de tonnes de marchandises importées (soja, maïs...), **la filière vrac agroalimentaire** est de loin la plus importante dans les ports bretons qui constituent des points de passage économiques pour la filière.

Il importe ainsi à court terme, afin d'améliorer leur performance, de faciliter l'accès des navires type panamax par un approfondissement des chenaux en particulier sur Lorient en vue d'en faire à terme un « pôle » spécialisé à l'échelle nationale doté de moyens de stockage conséquents et d'un embranchement ferré performant.

Sur les autres ports il faudra développer la capacité actuelle en particulier sur Brest pour la bonne desserte de l'arrière-pays immédiat et pour soutenir l'activité des implantations industrielles portuaires. A plus long terme, lorsque l'agrandissement du port du Légué sera pleinement opérationnel, la mise en place d'une coordination des développements des trafics entre ce port et celui de Saint Malo sera nécessaire, afin que la proximité de ces marchés n'aboutisse à des concurrences stériles pour le réseau et la filière portuaires.

Le développement des **produits d'export de l'industrie agroalimentaire**, constitué aujourd'hui essentiellement de 250.000 tonnes de volaille et qui devrait demain se diversifier sur l'exportation devra être encouragé par la recherche d'ouverture de nouvelles lignes maritimes. Mais, à terme, seule l'organisation d'une chaîne de massification et d'une chaîne logistique de collecte, accompagnée par la création d'un terminal conteneurs frigorifiques à Brest permettront d'atteindre des volumes suffisants en conteneurs ou en conventionnel pour une sécurisation logistique de la filière. La Région devra également œuvrer dans le sens du maintien ou du rétablissement des PIF (pôles d'inspection frontaliers), indispensables à la pérennité de ces trafics.

L'activité **engrais** avec 1.000.000 de tonnes représente un trafic très significatif sur le port de Saint Malo. Cette activité qui évoluera moins en terme de quantité que de qualité dans des installations de traitement bien implantées bord à quai, mérite d'être encouragée, sur les sites portuaire en soutenant les capacités de négoce et de transformation industrielle de la place portuaire et si nécessaire d'accroître la capacité de développement de la filière par la création d'un arrière port embranché fer.

L'organisation de la **filière énergétique** en Bretagne, importante non seulement pour l'équilibre financier des ports mais également pour la maîtrise du coût du carburant et la réduction des impacts sur l'environnement, est soumise au maintien des capacités actuelles de stockage sur les ports. Cependant pour ménager des capacités d'un repositionnement d'un des trafics mais surtout pour offrir des possibilités à une diversification des ressources vers les autres sources d'énergie, il convient de préserver des espaces portuaires, en particulier sur le polder à Brest.

L'activité industrielle portuaire que constitue la construction ou l'assemblage d'éoliennes ou d'hydroliennes bord à quai reste une problématique non résolue à ce stade de l'étude. Aucune zone d'une surface suffisante dotée d'un équipement adapté n'a pu être identifiée précisément. Le Schéma Régional des Energies Marines en cours d'élaboration proposera une répartition géographique des parcs de production d'énergies marines à mettre en place. Il est aussi associé au développement d'une filière industrielle nécessitant un espace portuaire important. A ce stade, les seules « réserves foncières » significatives couplées à des tirants d'eau suffisants se situent sur le polder à Brest, qu'il convient donc d'aménager rapidement afin de permettre à la Bretagne de prendre le tournant industriel de cette filière. Parallèlement, au-delà de ce point particulièrement identifié et sur lequel des initiatives ont d'ores et déjà été prises, un atelier spécifiquement consacré aux besoins logistiques et portuaires de la filière des Energies Marines Renouvelables (EMR) permettra d'identifier, sur tout le littoral breton, les besoins en infrastructures portuaires pour le déploiement des EMR, de connaître les capacités portuaires existantes et de définir les chantiers à entreprendre.

7.2 Filières « territoriales »

Les **matériaux de construction**, le sable essentiellement, (dont la production devrait se stabiliser autour des 1,3 millions de tonnes) et le clinker (dont la quantité de 200.000 tonnes importées aujourd'hui est susceptible de s'accroître) doivent conserver une bonne implantation régionale afin desservir au mieux les bassins de consommation de proximité et limiter ainsi le transport routier. Le renforcement du cabotage régional doit être sur ce secteur encouragé. Il faudra dans ce domaine coordonner les initiatives et favoriser le maintien de la diversité des points de débarquement.

Le soutien de la **filière bois** se pose dans des termes très différents. L'importation de bois est assez marginale sur le port de Brest, elle devient significative sur celui de Lorient et du Légué et elle est déterminante sur celui de Saint Malo avec l'installation bord à quai d'une importante industrie de transformation qui rayonne très au delà de l'arrière pays immédiat. Le maintien et développement de capacités industrielles supplémentaires pour cette filière qui reflète un savoir faire fortement développé localement doit être soutenu au travers notamment du développement d'un port arrière embranché fer à Saint-Malo. La Région devra également œuvrer dans le sens du maintien du PEC dans le port.

Si dans un premier temps il convient de laisser se développer les différents projets de traitement des **matériaux de recyclage**, il faudra assez rapidement mettre en place une politique régionale de collecte et de recyclage s'appuyant sur quelques ports (nécessité d'arbitrage) comme plates-formes de massification et d'exportation, voire de déconstruction afin de permettre un développement rationnel et respectueux de l'environnement de **la filière recyclage**.

Pilier de l'économie maritime, et de l'économie bretonne en général, **le secteur de la construction et de la réparation navale** est au centre d'une politique de rénovation des infrastructures et d'innovations technologiques.

Pour la Région Bretagne, l'efficacité à terme de l'offre globale des industries navales suppose la mutualisation des moyens des places portuaires, qui sont les maillons d'une chaîne industrielle à l'échelon régional.

En effet, la vision industrielle implique, pour chacun des sites, la nécessité de disposer de l'outil industriel le mieux adapté à une double mission : être un pôle d'excellence dans son activité majeure (complémentarité des compétences) et être en mesure de renforcer les ressources des autres sites en tant que de besoin rendu nécessaire par un surcroît d'activités (complémentarité des capacités).

La Région Bretagne accompagnera donc les efforts de structuration de la filière, en favorisant les échanges entre les différents acteurs du secteur, pour agir sur les facteurs clé de compétitivité : formation des personnes, organisation collective des entreprises, infrastructures adaptées aux besoins, innovation, intelligence économique et stratégique.

De cette implication est né Bretagne Pôle Naval, qui regroupe désormais l'ensemble des acteurs de l'ingénierie, de la construction et de la réparation navale en Bretagne.

Cette filière mérite une approche différenciée, selon que l'on se place d'un point de vue industriel, ou que l'on examine la question sous l'angle plus local du service aux bateaux de pêche côtière, aux bateaux de desserte des îles ou aux plaisanciers.

Autant dans le premier cas il faudra s'assurer du renforcement des capacités et de la coopération entre les pôles principaux de Brest, Concarneau et Lorient, autant dans le second il conviendra de s'assurer d'un bon équipement territorial et d'une complémentarité des moyens en préservant le réseau très professionnel des savoir faire locaux.

Un rapport spécifique pour ce secteur important pour l'économie bretonne est envisagé.

Le trafic passagers dans les ports de Bretagne revêt des formes variées aux problématiques sensiblement différentes. Si la filière **passagers transmanche** est très bien identifiée, les **transports vers les îles ou les liaisons transrade** n'apparaissent pas toujours de manière aussi significative bien qu'elles représentent des enjeux portuaires très significatifs tant en terme quantitatif (plus de trois millions de passagers) qu'en terme d'image, de compréhension et d'acceptation du port.

Dans le domaine du **transmanche**, l'attractivité du port de Saint Malo, liée tant à sa situation géographique qu'à son histoire, est très bien identifiée mais il faut rester attentif non seulement à la conservation de ce trafic par des facilités portuaires très opérationnelles, mais également veiller à la qualité des liaisons avec les îles anglo-normandes qui représentent une zone de chalandise tout à fait déterminante. A l'ouest de la Bretagne l'avenir de cette filière spécifique dans les deux ports de Roscoff et de Brest s'inscrit dans une complémentarité bien comprise entre les deux plateformes avec le maintien sur Roscoff du trafic actuel vers l'Irlande et le Sud Ouest de l'Angleterre et le développement sur Brest d'une escale sur une autoroute de la mer.

Dans le domaine des autres liaisons passagers plus locales destinées à la desserte des îles ou à la traversée des rades, le traitement du trafic doit être examiné avec une grande attention, compte tenu de son impact en terme d'image portuaire et de son importance pour la vie quotidienne des usagers. Il nécessite une concertation très étroite avec les autorités et acteurs de transport locaux

L'accueil de la croisière est un élément singulier du tourisme régional. Mais la venue de paquebots dans un port est une image forte tant pour les passagers qui vont à la rencontre d'une région riche de paysages, de traditions et d'histoire que pour les riverains qui découvrent par presse interposée une autre approche de leur port devenu soudain animé, accueillant et vitrine de leur ville. L'objectif quantitatif devra rester raisonnable mais il devra

se concrétiser par travers une politique marketing unique comportant un prix et une offre globale et interchangeable pour l'ensemble des ports de Bretagne afin de donner une meilleure lisibilité et des garanties d'organisation et de qualité aux compagnies spécialisées.

7.3 Filières à structurer

La filière **conteneurs** a été initiée sur le port de Brest et représente un trafic d'environ 260.000 tonnes de marchandises, doit environ 26.000 EVP (équivalent vingt pieds). Les perspectives sont estimées à plus de 1.00.0000 de tonnes soit 100.000EVP. Aujourd'hui, un quai du port de Brest est équipé pour la manutention et le stockage des conteneurs mais pour autant, le port ne dispose pas encore d'un terminal dédié. Pour atteindre l'objectif fixé il ne suffit pas de doter le port des moyens adaptés (terminal, portiques...) mais au préalable de mener une importante réflexion sur la restructuration du système d'organisation des flux en Bretagne afin de construire une logistique régionale et en optimisant la collecte et la desserte terrestre.

Une première étape consisterait à étudier l'organisation d'une collecte régionale intermodale, alliant le fer la route et le maritime, permettant de massifier le trafic sur Brest et de donner à ce port un développement sur ce secteur que justifie sa position privilégiée au sein de l'arc atlantique.

Le trafic **roulier**, hors transmanche ne s'est pas développé sur les ports de Bretagne, bien que les ports de Brest et de Lorient soient dotés d'une rampe pour accueillir ce type de navire spécialisé. Ces ports peuvent ainsi faire preuve d'une grande réactivité en cas de mise en place de lignes feeder ou d'autoroutes de la mer et étudier les diverses opportunités. Lorient doit en particulier étudier la possibilité de développer des flux vers le Maghreb.

7.4 Les déclinaisons par port

La déclinaison de ces orientations stratégiques sur les sites portuaires aboutit aux projets opérationnels suivants :

7.4.1 Le port de Lorient

Vracs agro :

L'opération Kergroise actuellement lancée devrait permettre d'augmenter les capacités de stockage, de réception, et d'améliorer les accès (approfondissement des chenaux).

L'étude de la constitution d'un pôle spécialisé interrégional, intégrée à la future étude logistique régionale, devra être accompagnée d'une stratégie foncière, basée sur une analyse des implantations actuelles, de leur aptitude à se déplacer, de la vocation industrialoportuaire des espaces et des besoins de développement futurs (par exemple la création éventuelle d'une zone rétroportuaire multimodale embranchée fer en complément de la zone de Kergroise). La Région, en collaboration avec la ville de Lorient et son concessionnaire, s'appuiera, une fois qu'il sera créé, sur l'Etablissement Public Foncier Régional afin de mettre en œuvre une stratégie foncière qui pourra s'inscrire dans un schéma de référence portuaire local.

Exports IAA :

La question de la revalorisation du hangar frigorifique devra être étudiée, via un positionnement du port en tant que plate-forme spécialisée de consolidation de trafics sous température dirigée.

Produits pétroliers :

Le maintien de la capacité de stockage existante est indispensable, non seulement pour l'équilibre financier du port mais également pour la maîtrise du coût du carburant et la réduction des impacts sur l'environnement.

Les conséquences de la relocalisation du dépôt pétrolier doivent être étudiées précisément afin d'éviter une fermeture qui aurait un impact fortement négatif non seulement sur les trafics du port de Lorient, mais aussi sur les émissions de gaz à effet de serre dans la Région puisque l'hinterland lorientais serait alors alimenté par camion.

Matériaux BTP :

L'optimisation des capacités existantes passera par un aménagement du port du Rohu. Cette zone industrielle a fait l'objet d'une étude menée par AUDELOR, qui a permis d'élaborer un schéma directeur dont les axes structurants sont le regroupement des activités sablières et le déplacement de l'appontement sablier. Les études techniques pour insérer au mieux ce projet dans la ville sont en cours.

Matériaux Recyclage :

Le port de Lorient pourra être utilisé comme plate-forme de massification et d'exportation sur la filière, après mise en place d'une politique régionale de collecte et réalisation d'une étude logistique permettant d'arbitrer entre les ports potentiellement intéressés.

Une étude devra préciser les opportunités d'installation d'un site de déconstruction navale à proximité immédiate du port

Construction Réparation Navale :

Le développement de l'activité de construction et d'ingénierie navales sur le port de Lorient est un enjeu important de la reconversion du site militaire. La reconfiguration du quai du Rohu et le projet d'aménagement de la Rive Gauche du Scorff (installation de bases logistiques pour les entreprises, construction d'une dalle lourde, réfection et équipement du quai existant) participeront à l'objectif d'augmentation des capacités. Ce projet ne pourra pas être déconnecté d'un renforcement de la coopération avec les pôles de Brest et de Concarneau : l'efficacité à terme de l'offre globale des industries navales suppose la mutualisation des moyens des places portuaires, qui sont les maillons d'une chaîne industrielle à l'échelon régional.

Passagers liaisons territoriales :

L'activité de transport maritime de passagers devra être valorisée en s'appuyant sur l'interface ville/port.

Croisières :

Une mutualisation commerciale et marketing avec les autres places portuaires bretonnes (argumentaires et tarifs identiques, possibilité de changer les escales en fonction des opportunités) est la condition du développement de l'activité croisières.

Parallèlement, cette stratégie s'appuiera sur une adaptation des équipements d'accostage et des aménagements d'accueil et d'accessibilité destinés à renforcer le lien entre le port et la ville.

Roulier/Conteneur :

Au vu de la position géographique du port de Lorient, un développement des flux vers le Maghreb et pour des escales sur les hubs du détroit de Gibraltar devra être étudié.

7.4.2 Le port de Brest

Vracs agro :

Le développement des capacités passera par un recalibrage des accès maritimes (insuffisance des tirants d'eau actuellement offerts) : les plans d'eau du port de Brest n'étant pas concédés, la Région Bretagne est le maître d'ouvrage du projet, dont l'objectif de réalisation se situe à l'horizon 2013/2015. Les études préalables ont déjà été engagées.

Exports IAA :

Le développement d'une offre conteneurs indépendante permettrait de sécuriser un trafic essentiellement capté par des lignes dédiées.

De plus, l'optimisation logistique via une chaîne de massification (organisation d'une logistique de collecte, étude logistique) permettra de consolider ce trafic.

Produits pétroliers :

Le renforcement de la capacité de stockage existante devra s'accompagner d'une politique de diversification énergétique.

Eoliennes /hydroliennes:

Les travaux de stabilisation et de consolidation du polder permettront à terme de disposer de l'espace suffisant pour la construction d'éoliennes : un schéma d'aménagement par nature d'activité est actuellement en cours d'élaboration. Ces démarches devront s'inscrire dans le futur Schéma Régional des Energies Marines qui permettra aux acteurs bretons de créer leur cadre d'aménagement du littoral et de développement des énergies marines.

Matériaux BTP :

La réalisation d'un appontement sablier devant le polder (mise en service prévue pour début 2010) permettra de développer le trafic de sable et de décongestionner le quai dédié aux trafics d'hydrocarbures et de ferraille.

Matériaux Recyclage:

Le port de Brest pourra être utilisé comme plate-forme de massification et d'exportation sur la filière, après mise en place d'une politique régionale de collecte et réalisation d'une étude logistique permettant d'arbitrer entre les ports potentiellement intéressés.

Une étude devra préciser les opportunités d'installation d'un site de déconstruction navale à proximité immédiate du port. Néanmoins, la question de la faisabilité de ce projet de co-activité sur un site de réparation navale déjà proche de la saturation se pose et devra être précisément étudiée.

Construction Réparation Navale :

Les capacités de la filière seront renforcées grâce à la mise en service de la forme de radoub n°1 prévue en juin/juillet 2009.

Les projets d'investissement ne pourront pas être déconnectés d'un renforcement de la coopération avec les pôles de Lorient et de Concarneau: l'efficacité à terme de l'offre globale des industries navales suppose la mutualisation des moyens des places portuaires, qui sont les maillons d'une chaîne industrielle à l'échelon régional.

Passagers Transmanche :

Le projet WEST LINK (ligne maritime Leixoes-Brest-Liverpool et ferroviaire Brest-Région Parisienne) positionnera la plateforme brestoise sur un projet structurant d'autoroute de la mer, en complémentarité avec le port de Roscoff, qui développera son activité sur le transmanche.

Passagers liaisons territoriales :

L'activité de transport maritime de passagers devra être valorisée en s'appuyant sur l'interface ville/port.

Croisières :

Une mutualisation commerciale et marketing avec les autres places portuaires bretonnes (argumentaires et tarifs identiques, possibilité de changer les escales en fonction des opportunités) est la condition du développement de l'activité croisières.

Roulier :

Les perspectives de développement de ce trafic pourront être précisées notamment au travers de l'amélioration de l'offre arc atlantique. Ces projets devront être menés en collaboration avec le port de Roscoff, afin d'aboutir à une offre mutualisée.

Conteneur :

L'amélioration de l'offre portuaire (recalibrage des accès maritimes, création de nouveaux espaces..) est une condition nécessaire mais pas suffisante au développement du trafic conteneurs sur la plateforme brestoise.

En effet, l'atteinte d'un niveau de trafic suffisant est conditionnée par une massification sur Brest d'une collecte régionale maritime ou terrestre. Une étude logistique régionale devra préciser les attentes, les besoins des différents acteurs des filières, tous modes de transports confondus et ouvrir les perspectives de mise en place d'une gouvernance logistique régionale.

Sans attendre cette étude, le potentiel important du port de Brest rend stratégique une restructuration logistique autour de ce port en tant que plateforme d'ores et déjà multimodale offrant trois modes performants de desserte (maritime, routier et ferroviaire).

7.4.3 Le port de Roscoff

Les projets pour le port dans sa fonction port de commerce incluent le renforcement de la sécurité du trafic ferry afin de permettre le développement du petit cabotage.

Matériaux BTP :

Le maintien des capacités existantes est essentiel au respect des équilibres territoriaux et notamment des points de débarquement et de consommation.

Matériaux Recyclage:

Le port de Roscoff pourra être utilisé comme plate-forme de massification et d'exportation sur la filière, après mise en place d'une politique régionale de collecte et réalisation d'une étude logistique permettant d'arbitrer entre les ports potentiellement intéressés.

Construction Réparation Navale :

Afin d'éviter le développement de concurrences qui ne permettraient pas de mutualiser efficacement les moyens des acteurs publics et privés et qui desserviraient la filière au niveau régional, il conviendra de s'assurer d'un bon équipement territorial et d'une complémentarité des moyens en préservant le réseau très professionnel des savoir faire locaux.

Passagers Transmanche :

La coopération avec le port de Brest permettra de conforter et développer la complémentarité des deux ports, se positionnant chacun sur un cœur de métier différent : activité passagers vers l'Irlande et le Royaume-Uni au départ de Roscoff et positionnement de Brest sur un projet d'autoroute de la mer.

Passagers liaisons territoriales :

L'activité de transport maritime de passagers devra être valorisée en s'appuyant sur l'interface ville/port.

Croisières :

Une mutualisation commerciale et marketing avec les autres places portuaires bretonnes (argumentaires et tarifs identiques, possibilité de changer les escales en fonction des opportunités) est la condition du développement de l'activité croisières

Roulier :

Les perspectives de développement de ce trafic pourront être précisées notamment au travers de l'amélioration de l'offre arc atlantique. Ces projets devront être menés en collaboration avec le port de Brest, afin d'aboutir à une offre mutualisée.

7.4.4 Le port du Légué

Les aménagements du port de commerce sont envisagés: construction d'une écluse, d'un déversoir et d'un môle extérieur de protection ; ceux-ci permettront d'accueillir des caboteurs de plus grande capacité et de développer le lien avec le rail, afin de réorienter une partie du trafic routier vers le mode maritime.

Vracs agro :

La forte proximité des ports du Légué et de Saint-Malo induit la nécessité d'une réelle complémentarité entre ces deux ports sur la filière des vracs agroalimentaires, complémentarité devant reposer sur l'analyse des caractéristiques nautiques, foncières, urbaines et économiques des deux ports. Cette complémentarité doit permettre un développement global des approvisionnements maritimes sur cette filière sur les deux ports, et contribuer ainsi à un report modal route/mer.

Engrais :

Il ne serait pas cohérent de développer la filière sur le port du Légué, dans un objectif d'optimisation et de mutualisation des activités au sein d'un réseau portuaire régional.

Matériaux BTP :

Le maintien des capacités existantes est essentiel au respect des équilibres territoriaux et notamment des points de débarquement et de consommation.

Matériaux Recyclage:

Le port du Légué pourra être utilisé comme plate-forme de massification et d'exportation sur la filière, après mise en place d'une politique régionale de collecte et réalisation d'une étude logistique permettant d'arbitrer entre les ports potentiellement intéressés.

Une étude devra préciser les opportunités d'installation d'un site de déconstruction navale à proximité immédiate du port.

Construction Réparation Navale :

Afin d'éviter le développement de concurrences qui ne permettraient pas de mutualiser efficacement les moyens des acteurs publics et privés et qui desserviraient la filière au niveau régional, il conviendra de s'assurer d'un bon équipement territorial et d'une complémentarité des moyens en préservant le réseau très professionnel des savoir faire locaux.

7.4.5 Le port de Saint-Malo

Vracs agro :

La forte proximité des ports du Légué et de Saint-Malo induit la nécessité d'une réelle complémentarité entre ces deux ports sur la filière des vracs agroalimentaires, complémentarité devant reposer sur l'analyse des caractéristiques nautiques, foncières, urbaines et économiques des deux ports. Cette complémentarité doit permettre un développement global des approvisionnements maritimes sur cette filière sur les deux ports, et contribuer ainsi à un report modal route/mer.

Engrais :

Le développement en cours de l'activité de négoce et de transformation sur Saint-Malo passe par la mise à disposition de nouveaux espaces: les travaux du quai Charcot et la

réorganisation des espaces portuaires à Saint-Malo devraient permettre de conforter cette activité centrale pour le port.

Bois:

L'accompagnement des projets de l'opérateur présent sur le port s'accompagnera d'une étude sur l'opportunité de développer un arrière-port et ses capacités industrielles.

Matériaux BTP :

Le maintien des capacités existantes est essentiel au respect des équilibres territoriaux et notamment des points de débarquement et de consommation.

Matériaux Recyclage:

Le port de Saint-Malo pourra être utilisé comme plate-forme de massification et d'exportation sur la filière, après mise en place d'une politique régionale de collecte et réalisation d'une étude logistique permettant d'arbitrer entre les ports potentiellement intéressés.

Une étude devra préciser les opportunités d'installation d'un site de déconstruction navale à proximité immédiate du port.

Construction Réparation Navale :

Afin d'éviter le développement de concurrences qui ne permettraient pas de mutualiser efficacement les moyens des acteurs publics et privés et qui desserviraient la filière au niveau régional, il conviendra de s'assurer d'un bon équipement territorial et d'une complémentarité des moyens en préservant le réseau très professionnel des savoir faire locaux.

Passagers Transmanche :

Le soutien des lignes vers le Royaume-Uni et les Iles Anglo-Normandes s'appuiera notamment sur une adaptation et une modernisation du terminal passagers.

Passagers liaisons territoriales :

L'activité de transport maritime de passagers devra être valorisée en s'appuyant sur l'interface ville/port.

Croisières :

Une mutualisation commerciale et marketing avec les autres places portuaires bretonnes (argumentaires et tarifs identiques, possibilité de changer les escales en fonction des opportunités) est la condition du développement de l'activité croisières

7.4.6 Le port de Concarneau

Le port de Concarneau a su trouver un équilibre industriel autour des deux marchés complémentaires de la construction et de la réparation navale en concentrant sur le site les fonctions à haute valeur ajoutée (ingénierie, réparation et achats, prototypes, etc..).

Les projets d'investissement ne pourront pas être déconnectés d'un renforcement de la coopération avec les pôles de Lorient et de Brest: l'efficacité à terme de l'offre globale des industries navales suppose la mutualisation des moyens des places portuaires, qui sont les maillons d'une chaîne industrielle à l'échelon régional.

7.5 La coopération interportuaire :

7.5.1 La coopération internationale

La stratégie portuaire régionale s'inscrit dans la continuité des démarches entreprises au niveau international et européen couvrant l'ensemble des problématiques de transport et des

sujets maritimes et notamment les groupes de travail de la Commission Arc Atlantique, de l'Association des Ports Locaux de la Manche et l'Espace Manche Développement Initiative.

Depuis sa création en 1989 à Faro, Algarve, la Commission Arc Atlantique a permis aux 27 Régions membres, depuis l'Andalousie jusqu'à l'Écosse, de coopérer depuis cette date sur un grand nombre de sujets : les transports et le développement des liaisons maritimes, le développement durable et en particulier la gestion intégrée des zones côtières, la pêche, dans le cadre des contraintes imposées par la politique communautaire, la recherche et l'innovation au service de la compétitivité globale de l'espace atlantique. Sur l'ensemble de ces sujets, les Régions conduisent des réflexions et suscitent des projets dans le cadre de groupes de travail. En outre, l'actualité européenne conduit les Régions de l'Arc Atlantique à concentrer leurs actions sur des aspects particuliers de ces thématiques prioritaires qui les concernent au plus au point comme la révision du Réseau Trans-Européen de Transport, la sécurité maritime, l'avenir de la coopération transnationale atlantique.

Le projet EMDI (Espace Manche Développement Initiative) a fortement contribué à la structuration de la coopération Arc Manche entre 2004 et 2008 : élaboration d'une vision stratégique, expérimentation de nouveaux domaines de coopération, meilleure connaissance de l'espace Manche et de ses enjeux. Il a également permis de faire reconnaître l'Arc Manche comme un espace pertinent de coopération à l'échelle européenne. Lors de la consultation sur le livre vert de la Commission européenne « Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers », les résultats du projet EMDI sont apparus comme une première esquisse de ce que la Commission voulait voir se réaliser à l'échelle de bassins maritimes et la conférence finale du projet a mis en évidence la possibilité pour l'espace Manche de se positionner comme bassin maritime d'expérimentation de cette stratégie européenne. Aussi l'ambition du nouveau projet CAMIS (stratégie intégrée de l'espace Manche) auquel participe la Région Bretagne, est-elle d'élaborer et de mettre en oeuvre une politique maritime intégrée dans l'espace Manche tout en stimulant des coopérations concrètes entre acteurs: développer un cadre pour une gouvernance maritime (stratégie maritime intégrée, instance de concertation entre acteurs), créer un centre de ressources pour la coopération et la gouvernance de l'espace Manche, faire émerger des pôles de compétences transfrontaliers, mettre en place une stratégie coordonnée de transport transfrontalier tout en préservant l'environnement marin (sécurité maritime).

Eut égard aux enjeux spécifiques des ports régionaux et locaux, le projet EMDI a également débouché sur la création d'un réseau des ports de la Manche. La coordination de cette partie du projet a été confiée côté français au Conseil général des Côtes d'Armor, avec l'appui de la CCI Côtes d'Armor : **l'Association des Ports Locaux de la Manche** regroupe depuis sa création 14 ports français de la Manche, dont Brest, Roscoff, Le Légué et Saint-Malo. Cette association poursuit des objectifs spécifiques de coopération au niveau français, comme l'amélioration de la gestion environnementale des opérations de dragage, la sécurité et le développement des trafics, la promotion des ports ainsi que la connaissance des hinterlands portuaires et des marchés.

7.5.2 La coopération nationale

Le réseau des ports bretons ne saurait mettre en oeuvre sa stratégie portuaire sans coordination étroite avec les services de l'Etat d'une part et les grands ports voisins (ports normands et le grand port maritime de Nantes-St-Nazaire) dont certains sont, pour certaines filières, en concurrence directe avec les ports concernés par le présent document.

En effet, la mise en place de la stratégie portuaire dépend étroitement de la présence des services de l'Etat dans les places portuaires (notamment les services des douanes). Une attention particulière doit être accordée au maintien des postes d'inspection frontaliers, des points d'entrée communautaires et des points d'entrée désignés, dans la mesure où ils sont une condition indispensable à la pérennité de certains trafics (exportations IAA, importations de bois et d'alimentation du bétail...).

Les orientations stratégiques communes avec les ports normands ont déjà été identifiées (positionnement de Cherbourg sur le transmanche et volonté de développer le trafic vers les îles Anglo-Normandes au départ de Granville) : un objectif pourrait être de coordonner les différentes initiatives afin de développer la complémentarité de l'offre. Le projet de développer le trafic conteneur à l'échelle de la Bretagne est indispensable dans l'objectif de proposer une réelle alternative à la route sur le territoire breton : si l'émergence de grands ports maritimes comme Le Havre est indispensable pour permettre un approvisionnement pertinent de l'économie et un accès optimal aux bassins de consommation mondiaux, il est primordial que cette émergence ne se traduise pas par une annihilation des ports de commerce « secondaires », synonyme de massification allant à l'encontre d'un report modal pertinent sur les modes de transport alternatifs à la route.

Avec 34 millions de tonnes, le Grand port maritime de Nantes St-Nazaire se place au premier rang des activités portuaires de la façade atlantique. En l'absence d'un port de dimension internationale, l'Ouest de la France se verrait dans l'obligation d'importer ou d'exporter ses marchandises auprès de ports situés en moyenne à 500km, avec un prix de transport de l'ordre de 1.29 euro par kilomètre pour 25 tonnes utiles. Les échanges maritimes de la Région Bretagne avec les autres régions françaises sont constitués à 46% de matériaux de construction et à 39% de produits pétroliers : un peu plus de la moitié des échanges se fait avec le port de Nantes-Saint-Nazaire. Une coordination des stratégies s'avèrera nécessaire en particulier sur l'alimentation du bétail (commune avec Lorient) et conteneur (projet de pôle logistique/conteneur/roulier et développement de l'interface mer/fer).

Le développement du trafic conteneur à l'échelle de la Bretagne ne pourra se faire sans massification du trafic. Les marchandises massifiées pourront être acheminées soit par voie maritime (feeder), soit par voie ferroviaire. Il est donc essentiel pour le réseau des ports bretons de trouver le bon positionnement face aux ambitions de développement de la plateforme portuaire de Nantes-St-Nazaire: les éventuelles possibilités de collaboration futures feront partie intégrante de l'étude logistique.

8 Conclusion

Ce document est une première étape d'un nouveau défi que la Bretagne doit relever pour mieux valoriser sa situation maritime. La concertation étroite avec les acteurs des places portuaires et les collectivités territoriales a permis de mettre en évidence la volonté de tous d'aller dans cette voie. Elle nécessite d'adapter notre schéma logistique, tâche déjà identifiée comme prioritaire lors de l'adoption du Schéma régional des déplacements et des transports. Elle nécessite aussi un important travail avec les acteurs économiques régionaux.

La situation géographique de la Bretagne, son caractère péninsulaire sont trop souvent considérés comme un handicap, notamment en terme d'aménagement du territoire. Or, notre importante ouverture sur la mer peut, demain s'avérer particulièrement intéressante dans un monde confronté aux réalités du changement climatique et de la crise énergétique. Le handicap vécu aujourd'hui, peut ainsi devenir un réel atout pour l'économie bretonne, si nous sommes en mesure d'anticiper et de jouer pleinement notre carte maritime. Dans un contexte, d'énergie chère, le développement du trafic maritime, en courtes et moyennes distances, plus économe en terme de consommation énergétique, devient en effet particulièrement intéressant.

Notre région avec ses 2700 kilomètres de côte dispose d'un réseau de ports bien répartis sur l'ensemble de son littoral. Cinq aux trafics les plus importants : Brest, Le Légué, Lorient, Roscoff et St Malo et d'autres ports aussi Concarneau, Quimper, Pontrieux, Douarnenez, Landerneau, Lézardrieux, Redon, Tréguier, Vannes, Le Palais. Ces ports réalisent globalement un trafic 9,1 millions de tonnes comparable au niveau de certains grands ports maritimes français. Certes, la course au gigantisme a entraîné une compétition entre les places portuaires européennes à laquelle notre région n'a pas la capacité de répondre, mais elle ouvre aussi l'opportunité à des trafics courte distance et de feeder de se développer. Cette fois, si nous savons anticiper, nous pouvons raisonnablement être en mesure de

répondre, en particulier en renforçant les coopérations avec les ports Atlantique et de la Manche pour mieux nous insérer dans des routes maritimes existantes. Mais le réseau des ports bretons peut aussi avoir une nouvelle mission importante, celle d'accompagner le développement de la filière des énergies marines. Cette réflexion est en cours et sera présentée dans le cadre du futur plan de développement des énergies marines.