

Sur proposition de la commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Vœu du CESER pour l'intégration des ports bretons dans les réseaux transeuropéens

Dans son récent vœu sur le Pacte d'accessibilité de la Bretagne¹, le CESER a fortement insisté sur les multiples formes d'accessibilité de la Bretagne et, compte-tenu de l'importance de sa façade maritime, sur son **accessibilité maritime**.

Le rôle central des ports dans cette dernière est, depuis l'été, au cœur des discussions en cours sur l'adaptation des corridors de transport européen, dans le contexte du Brexit. En effet, pour permettre une connexion directe de l'Irlande à l'Europe continentale en cas de Brexit dur, la Commission européenne a proposé cet été une adaptation du tracé du corridor Mer du Nord - Méditerranée. Cette révision se ferait sur la base du tracé existant, qui ne passe pas par la Bretagne.

Au-delà de cette actualité et en se plaçant dans la perspective de mise en œuvre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (2021-2027), le CESER entend réaffirmer l'importance d'une mobilisation collective pour anticiper et préparer l'avenir des ports bretons, en réfléchissant à leur articulation avec l'ensemble des politiques de transport.

En effet, si au regard du trafic maritime mondial la Bretagne reste une place portuaire modeste, elle possède toutefois un réseau de sites portuaires diversifiés, connectés à leurs hinterlands et aux territoires. L'histoire a montré combien leur activité est étroitement liée au développement économique régional et leur adaptabilité un atout face aux transformations continues. Dans son analyse prospective « *La Bretagne et la mer à l'horizon 2040* », le CESER a montré la façon dont les restructurations des filières économiques régionales peuvent faire considérablement évoluer le panorama portuaire régional. Une large réflexion sur l'avenir des ports bretons devrait être engagée afin de mettre les ports en capacité d'anticiper, de s'adapter et d'accompagner les évolutions économiques, dans les secteurs d'activités existants comme dans l'ensemble des secteurs émergents qui ouvrent de nouvelles opportunités de développement économique et d'emplois.

Comme le CESER l'a souligné en 2017², les acteurs portuaires ont également tout intérêt à travailler sur la complémentarité des différents sites, pour renforcer ou faciliter les flux qui existent déjà ou qui pourraient se développer, et conduire une politique d'équipement cohérente.

Enfin, dans un contexte de développement des échanges mondiaux, la Bretagne doit prendre toute sa place dans le confortement de l'axe européen Manche-Atlantique. Le CESER a souligné le risque accru par le Brexit de déplacement du centre de gravité européen vers l'Est, et d'affaiblissement de l'Arc Atlantique. Il est par conséquent essentiel pour les régions atlantiques de s'inscrire pleinement dans la dynamique européenne. Située à la connexion entre la Manche et l'Atlantique, la Bretagne a bien évidemment un rôle particulier à jouer.

¹ Vœu pour l'accessibilité de la Bretagne, mars 2018

² CESER de Bretagne, *Produire et résider sur le littoral en Bretagne !* Mai 2017

Le Brexit ouvre également l'opportunité nouvelle pour la Bretagne de se positionner dans la chaîne logistique de transport vers et depuis l'Irlande, en tenant compte des liaisons existantes, mais aussi des perspectives de nouvelles liaisons possibles. Au-delà de la logistique, des coopérations renforcées et diversifiées avec l'Irlande et le Royaume-Uni permettraient de renforcer **le positionnement de la Bretagne comme une région de connexion européenne.**

Enfin, à l'heure où le Conseil régional de Bretagne a souhaité mettre les enjeux de la transition écologique et énergétique au cœur d'un nouveau projet de territoire partagé, le CESER rappelle **les conséquences environnementales** d'une logistique des transports encore quasi-exclusivement tournée vers le transport routier. Toute réflexion sur les évolutions des ports bretons et leur place dans les flux de transport doit être l'occasion de dessiner l'avenir d'une chaîne logistique globale et durable et réfléchir aux conditions de réussite de cette transition, dans la perspective d'un développement durable de la Bretagne. Cette réflexion doit s'articuler avec un avancement notable de la mise en œuvre du ferroutage en Bretagne, ainsi qu'avec une analyse précise, en amont, du bilan carbone global des scénarios envisagés.

Pour toutes ces raisons, le CESER formule ce vœu de soutien à la mobilisation collective en faveur de la reconnaissance de la place des ports de la Bretagne, au service de ces évolutions. Il lui semble particulièrement pertinent que la Task Force politique en charge du suivi des conséquences du Brexit prenne bien en compte ce sujet, pour caractériser et saisir les opportunités qui s'offrent à la Bretagne et aux régions de l'Arc Atlantique.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Vœu pour intégrer les ports bretons dans les réseaux transeuropéens

Nombre de votants : 76

Ont voté pour l'avis du CESER : 75

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Didier LUCAS (FRSEA), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Régis BOIRON (Centre des Jeunes dirigeants d'entreprises de Bretagne), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Nadine HOURMANT (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Jean-Marie BERTHO (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Françoise FROMAGEAU (URAF), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie POREE (Planning Familial), Marie-Françoise LE HENANF (FCPE), Laetitia BOUVIER (JA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marie-Anne CHAPDELAINE (FAS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Mireille MASSOT (UNAASS), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), David ALIS (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Suzanne NOËL (EPL Bretagne-Pays de la Loire), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 1

Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée)

Adopté à l'unanimité



Intervention de Evelyne LUCAS

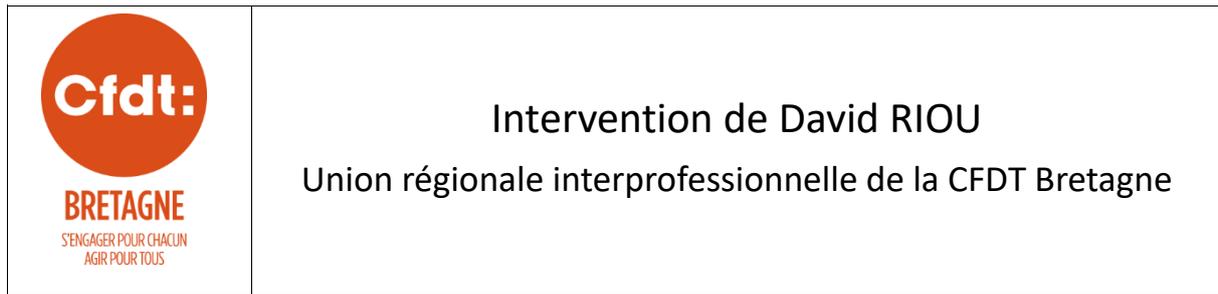
Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Les ports bretons dont **Brest** et **Roscoff**, ports du réseau global, assurent déjà des liaisons maritimes directes avec l'Irlande, et leur proximité géographique continentale avec les ports irlandais est la plus significative. Brest-Roscoff offrent ainsi la liaison maritime directe la plus rapide entre l'Irlande et l'Europe Occidentale (14h depuis Cork et 17h depuis Dublin), atout essentiel à la continuité du marché commun et au développement du RTE-T.

Les circonstances exceptionnelles que présente **le Brexit imposent un réexamen de la situation des ports appartenant aujourd'hui au réseau global en vue de leur intégration à un corridor, sans attendre la révision du règlement 1315/2013 en 2023, soit dans 5 ans !** Nous jugeons crucial d'anticiper cette échéance, qui avait été fixée dans un contexte où le retrait du Royaume-Uni n'était pas à l'agenda. L'accompagnement de ces ports dans les besoins d'évolution de leurs infrastructures nécessite de pouvoir bénéficier sans tarder des financements MIE-T accordés aux composantes du réseau central. L'absence de visibilité sur les prochains appels à projet Autoroute de la Mer et leur complexité ne répondent pas à l'enjeu actuel.

Nous demandons :

- l'inscription de liaisons maritimes directes entre les ports irlandais et les ports bretons, sur le corridor Mer du Nord - Méditerranée ou sur le corridor Atlantique ;
- la révision du tracé du corridor Atlantique dans le même calendrier que celui de la révision du corridor Mer du Nord - Méditerranée, pour répondre à la logique géographique des flux actuels entre les ports français et irlandais.



La CFDT soutient ce vœu du CESER et souhaite intervenir concernant les Mécanismes pour l'Interconnexion en Europe et les effets du Brexit sur nos ports.

Une proposition de la Commission européenne datant du 1er août privilégie les ports belges au détriment des ports français de la façade Manche / Atlantique (St Nazaire/ Brest / Roscoff / Cherbourg/ Le Havre / Calais / Dunkerque). Le transport de marchandises pour l'Irlande transite par le Royaume Uni avant de rallier le continent. Le BREXIT et le retour des futures barrières douanières pourraient changer la donne et de nouvelles lignes commerciales dans le corridor Mer du Nord/Méditerranée ont été proposées par la Commissaire Européenne en charge du dossier. Au-delà d'une aberration géographique, ces nouvelles routes excluraient complètement les ports français et notre région. Il n'est pas acceptable que le BREXIT puisse impacter le secteur d'activités maritimes en affaiblissant les leviers de développement économiques que sont les ports français. Les financements européens liés à la création des lignes du corridor Mer du Nord/Méditerranée (30,6 milliards d'euros) permettraient d'adapter et de faire évoluer les installations portuaires bretonnes et françaises. Nous devrions en toute logique être la porte commerciale de l'Europe. Être rayé ainsi de la carte est un non-sens ! Cette proposition doit être débattue cet automne.

Dans son vœu le CESER demande « une mobilisation collective en faveur de la reconnaissance de la place des ports de la Bretagne, au service de ces évolutions. Il lui semble particulièrement pertinent que la Task Force politique en charge du suivi des conséquences du Brexit prenne bien en compte ce sujet, pour caractériser et saisir les opportunités qui s'offrent à la Bretagne et aux régions de l'Arc Atlantique. »

La CFDT souhaite donc que cette Task Force négocie pour que nos ports soient intégrés dans tous les corridors. Elle souhaite que celle-ci demande la mise en place d'un vaste plan de développement de nos infrastructures portuaires en France d'ici 2027. Ce plan doit aller bien au-delà de nos projets structurants élaborés dans les grands ports maritimes suite à la réforme portuaire de 2008. En 2017, la Cour des comptes a d'ailleurs estimé que « la réforme de 2008 n'avait pas encore permis de renforcer la compétitivité des grands ports maritimes, ce qui était pourtant son objectif premier ».

Il ne faut plus attendre 10 ans, voire plus, pour développer les projets stratégiques de courts et longs termes pour nos ports.

La Bretagne doit être force de proposition auprès de l'Etat et de la Commission européenne des Transports pour le développement de nos ports bretons.

La CFDT, en lien avec ses différentes structures interprofessionnelles et professionnelles suivra de très près la décision de cette commission et les impacts pour les emplois directs et indirects de nos territoires. La CFDT par toutes ses composantes maritimes et portuaires participera et soutiendra toutes les actions politiques contre cette décision radicale de la commission qui, au-delà des inquiétudes déjà lourdes du BREXIT pour le secteur de la pêche, constitue encore une attaque en règle du secteur économique maritime et portuaire français.



Intervention de Emmanuel THAUNIER

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

Le vœu émis par la commission Aménagement des territoires et mobilités porte un enjeu primordial pour le développement économique de notre région, tant en terme d'attractivité comme de capacité à se projeter en dehors de nos corridors commerciaux traditionnels, ce qui ouvre des perspectives très intéressantes pour les entreprises bretonnes, la vitalité de nos ports et des emplois qu'ils représentent.

L'Etat français, qui demeure l'interlocuteur de premier rang dans les relations entre la France et l'Europe, n'a pas fait preuve d'une grande vigilance dans la première vague d'investissement relative au développement du RTE-T, le réseau transeuropéen de transport. Nous ne pouvons que le regretter. Il nous faut désormais réagir en se saisissant régionalement de cet enjeu.

La Bretagne dispose de réels atouts dans cette nouvelle politique communautaire pour laquelle elle doit désormais agir de manière cohérente et ambitieuse. Le taille de nos ports bretons ne nous permet pas de concourir à armes égales avec les ports d'Europe du Nord et singulièrement du Benelux. A l'inverse la périphéricité de notre région revêt un atout indéniable dans la perspective du Brexit qui entrainera une importante redistribution des trafics entre l'Irlande du Sud et l'Europe continentale.

La condition première pour que la Bretagne existe dans cette nouvelle configuration impose de partager trois enjeux majeurs :

- En premier lieu de se convaincre que nos ports du littoral nord breton doivent être considérés comme les éléments constituant d'un seul et même réseau portuaire, et ainsi gagner collectivement en visibilité et lisibilité au niveau européen. Cela nécessitera parfois de se spécialiser par métier. En guise d'exemple, les transports roulier et passager pourraient être destinés à Roscoff et Saint-Malo et le trafic conteneur à Brest.
- En second lieu de ne pas réduire notre ambition aux seules questions du transport maritime car la pertinence de l'offre bretonne tirera sa plus grande valeur de sa capacité à s'interconnecter avec les grands bassins de consommation et de productions européens. Pour ce faire il deviendra indispensable de développer des transports multimodaux performants, notamment le fret ferroviaire, en complément de l'offre de transport principal.
- Enfin, l'anticipation des nouvelles contraintes notamment réglementaires liées à la mise en œuvre du Brexit doit être portée collectivement avec les services de l'Etat, douanes et services vétérinaires. Celles-ci auront de lourde conséquence sur la fluidité et la performance de nos équipements alors que si elles étaient anticipées, elles pourraient constituer un avantage concurrentiel précieux vis-à-vis de nos concurrents de la mer du nord.

Au-delà de la forme de l'avis de la commission qui nous est présenté aujourd'hui, nous pensons qu'il est urgent de porter les recommandations suivantes :

- Présenter à l'éligibilité au réseau global européen nos trois ports de la côte nord, Brest Roscoff et Saint-Malo, comme appartenant à un seul et même réseau portuaire breton, et ainsi gagner visibilité face aux enjeux et aux opportunités portés par le Brexit.

- Elargir notre réflexion sur le pré et post acheminements pour lesquels l'amélioration du fret ferroviaire devient un enjeu majeur de compétitivité globale. Il n'existe de grands ports ou système portuaire européen qui ne soient reliés au fer. L'amélioration du transport ferroviaire breton et son raccordement européen nous permettrait d'élargir notre hinterland au-delà de notre territoire régional.
- Prendre sans attendre la mesure des conséquences et des opportunités que constituera le Brexit sur la performance de nos systèmes d'exportations et d'importations. Une cellule composée des services de l'Etat et des principaux acteurs concernés par ces nouvelles procédures douanières gagnerait à être mise en œuvre au niveau régional et permettre ainsi de s'assurer que l'ensemble de nos maillons de la chaîne logistique ait bien pris conscience et intégré les conséquences opérationnelles du Brexit pour gagner collectivement en performance.

Je vous remercie de votre attention.