

Représentants patronaux au CESER

CESER	:	Session plénière du 8 octobre 2018
Intervention n°	:	09
Document	:	Ports de Brest et de Saint Malo
Orateur	:	David Cabedoce

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

Le Conseil régional affiche, à l'occasion de cette session, des projets ambitieux pour les ports de Brest et de Saint Malo. Trois dossiers nous sont en effet présentés : le développement des infrastructures du port de Brest, la rénovation et le développement du terminal ferry de Saint Malo et le renouvellement complet du mode de gestion du port de Brest.

Trois dossiers structurant pour ces équipements mais aussi pour l'économie régionale. Car les ports sont des infrastructures qui contribuent fortement à l'activité industrielle par les capacités et les facilités logistiques qu'ils proposent aux entreprises industrielles, au secteur de la pêche et de l'agroalimentaire, au BTP. Ils concourent également à l'attractivité et au dynamisme du tourisme, en particulier sur le trafic transmanche et par l'accueil de paquebots de croisières.

Les travaux en cours ou projetés sur les ports de Brest et Saint Malo sont indispensables pour maintenir la compétitivité de ces équipements dans la concurrence que se livrent les plateformes et saisir l'opportunité de nouvelles activités liées aux énergies marines renouvelables. De même, la nouvelle gouvernance projetée pour l'ensemble des activités du port de Brest participe de cette recherche de cohérence dans l'offre de services de ces infrastructures.

Les enjeux autour des équipements portuaires bretons, en particulier ceux de la façade Manche/Iroise, sont cruciaux dans le contexte actuel, sous deux angles : la perspective du Brexit et son impact sur le trafic transmanche d'une part, le développement d'une filière industrielle des énergies marines renouvelables d'autre part.

Le Brexit va conduire à une recomposition du trafic entre l'Irlande et le continent. Les ports belges et néerlandais l'ont bien anticipée et se sont positionnés pour capter ces liaisons. Les ports bretons, bien que mieux placés géographiquement, sont handicapés par la faiblesse du lobbying de l'Etat français pour les soutenir et par l'absence de connexion entre eux et les corridors tracés par le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T). La Bretagne, acteurs politiques et économiques confondus, doit afficher dès maintenant sa volonté d'être intégrée à ce réseau et préparer ses dossiers pour la prochaine révision du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) à l'horizon 2021. Dans une stratégie globale et cohérente, elle devra rechercher le soutien de l'Union Européenne pour l'ouverture de nouvelles liaisons maritimes, l'investissement dans les infrastructures portuaires et la création de services de fer-routage connectant nos ports aux marchés continentaux. Faute de quoi, la périphéricité de la Bretagne ne fera que s'aggraver.

Au-delà de ces connexions avec le reste du continent, les ports bretons vont devoir s'équiper de moyens nouveaux pour les contrôles douaniers et sanitaires consécutifs à l'érection de la frontière entre la Grande-Bretagne et l'Union Européenne.

Le développement d'une filière industrielle bretonne des énergies marines renouvelables tarde à se concrétiser, compte tenu du retard pris par la France à la réalisation des parcs éoliens posés en Manche et dans l'Atlantique. Face à l'expérience acquise par les opérateurs étrangers, la Bretagne doit renouveler d'efforts pour positionner sur son territoire des activités à valeur ajoutée participant à la mise en œuvre des nouveaux champs éoliens maritimes.

Je vous remercie de votre attention.