



22 mai 2021 [François ARBELLOT-REPAIRE](#)

✓ L'indispensable relance du projet maritime breton.

La Bretagne oubliée des nouvelles cartes maritimes de l'Europe : faisons le point.

Un véritable projet maritime pour la Bretagne.

Confrontée au [Brexit](#) et à la nécessité de développer des liaisons maritimes directes entre l'Irlande et l'Europe, la Commission Européenne avait souhaité renforcer les grands ports de Rotterdam et Anvers en oubliant les ports du Nord-Ouest de la France et, plus encore, les ports bretons. Le 10 janvier 2019, suite à l'action de plusieurs députés européens, le Parlement Européen a voté l'intégration de ces ports oubliés dans le « réseau central », ce qui leur donnerait un accès à une enveloppe de subventions européennes. Cependant, comme toujours en Europe, la décision finale appartiendra aux États nationaux et au Conseil européen.

Mais ce choix de la Commission Européenne est-il si étonnant compte tenu de la faiblesse des « grands ports » français et de leurs connexions ?

N'est-ce pas là une sanction logique face à l'incapacité séculaire de l'État français à bâtir une logistique portuaire à la hauteur des défis actuels ? Et la Bretagne, autrefois puissance de premier rang du commerce maritime européen, ne mesure-t-elle pas là l'étendue du déclin maritime où l'ont entraîné les politiques centralisatrices et bien peu maritimes menées à Paris ?

Cet article fait suite à plusieurs entretiens avec Jean-Jacques GOASDOUE, logisticien breton porteur d'une expertise majeure dans les secteurs maritime ([Brittany Ferries](#)) et routier (STEF-TFE).

La faiblesse des ports français et des ports bretons

Rappelons qu'au plan mondial, 80% des marchandises, en volume, et 70% en valeur, transitent par la mer. Le transport maritime est donc le mode de transport dominant.

Dans ce contexte, la France apparaît comme un acteur mineur. Les carences logistiques, au niveau des ports et connexions, ... en France et en Bretagne, pèsent lourd sur nos économies, sur notre bilan carbone, avec une dépendance exacerbée aux ports étrangers et au seul transport routier. « Un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un de nos ports », avait déploré François Hollande en 2015.

Cette faiblesse française, dont la Bretagne est une des toutes premières victimes, est le résultat de l'incapacité chronique de nos dirigeants à penser le développement de nos territoires terrestres et maritimes.

Pour Jean-Jacques GOASDOUE, la France aurait du être la grande plateforme logistique de l'Europe, place qu'ont pris les Pays-Bas.

La Bretagne a le meilleur positionnement maritime possible en Europe, insérée dans l'Atlantique et idéalement placée à l'entrée de la Manche. Les ports de [Brest, Nantes-Saint-Nazaire/Naoned Sant Nazer, Lorient/An Oriant, Saint-Malo/Sant Maloù](#)... auraient du être les grandes entrées maritimes du continent. Ainsi conférant à la Bretagne

un rôle de hub maritime majeur.

Mais, pour cela, il aurait fallu une vision et une volonté politique forte. Également la construction d'infrastructures à la hauteur des besoins et la mise en place de liaisons terrestres et maritimes performantes entre ces ports et le reste de l'Europe, ne passant pas par Paris. Les Hollandais, Belges, Allemands, Espagnols... ne nous ont pas attendus.

Quelle est la réalité du portuaire français?

Elle n'est pas brillante : le port le plus important, Marseille, n'est que 53ème mondial et 6ème européen. Son tonnage de 81 millions de tonnes ne représente que 17% du tonnage de Rotterdam, 9ème port mondial et premier européen. Le Havre se classe 68ème port mondial et 9ème européen pour le tonnage. Troisième port français pour le tonnage, Dunkerque n'est que 101ème mondial.

Pour le container, forme moderne du transport maritime qui favorise le transport intermodal des produits manufacturés, la situation n'est pas meilleure.

D'autres chiffres encore ...

Avec 5 millions de containers manutentionnés en 2015, sur environ 93 millions en Europe (700 millions dans le monde), la France occupe le 7e rang européen, loin derrière l'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Royaume-Uni. Avec 2,5 millions de containers, Le Havre, qui revendique la première place française dans ce secteur, ne se classe que 56ème au plan mondial pour les containers (38e en 2004) et a rétrogradé au rang de 12ème européen, loin derrière les ports de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne situés sur la mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Amsterdam, Hambourg, Brême,...) qui en totalisent plus de 40 millions, mais aussi derrière Algésiras, Valence, Barcelone, Duisbourg, Le Pirée,... Le Havre reste le seul port français de containers classé dans les 100 premiers mondiaux !

En Bretagne, la situation est tout aussi affligeante.

A part Nantes-St Nazaire/Naoned Sant Nazer, 5ème français pour le tonnage avec 25 millions de tonnes (5% de Rotterdam), les quatre premiers ports bretons sont très loin au plan français. Alors ne parlons pas de leur classement européen ou mondial. Lorient/An Oriant est 17ème français, Brest est 20ème, Saint Malo/Sant Maloù 22ème et Roscoff/Rozko 29ème. A eux quatre, avec 6 500 000 tonnes, ils totalisent moins de 2% du trafic français et moins de 10% du tonnage du Havre.

Pour les containers, c'est encore pire. En effet les cinq ports bretons arrivent péniblement à 250 000 containers EVP, soit 5% du trafic français, répartis entre Nantes-Saint-Nazaire/Naoned Sant Nazer, 4%, et Brest avec 1% ! Terrible constat pour la Bretagne qui a été une des principales puissances du commerce maritime mondial du XIVème au XVIIème siècle, tant pour le développement du cabotage le long des côtes européennes que pour l'exportation de productions bretonnes, et qui est ramenée aujourd'hui au rang d'acteur marginal du commerce maritime international.



Un pays qui touche à la mer n'est jamais un petit pays

Aucun véritable projet maritime.

Pour Jean-Jacques GOASDOUE, il faut relier la grande faiblesse des volumes traités dans les ports français et bretons, à leur manque de connexion avec l'hinterland comme avec les grands pôles, à l'insuffisance de l'offre ferroviaire avec des lignes qui sont toutes « pluggées » sur Paris, et seulement sur Paris, depuis le 19^e siècle, à la faiblesse du cabotage («Short sea shipping»).

Parmi les explications à ce retard, il met en avant le manque d'investissement sur les infrastructures, sur le multimodal, et, tout simplement la négation des atouts maritimes de l'ouest français et de la Bretagne, liée à un manque vertigineux de vision, de projet, de volonté politique sur le transport maritime et la logistique, que ce soit à Paris ou à Rennes.

Jean-Jacques GOASDOUE donne deux illustrations de cette carence française, qui pénalise fortement la Bretagne.

Il y a tout d'abord l'inadaptation et la faiblesse du fret ferroviaire français.

La livraison des produits frais, un des points forts de l'économie bretonne, doit se faire très rapidement, avec une arrivée des marchandises dans la nuit qui suit le jour de départ. On sait que, chaque jour, 150 semis de « frais » quittent la Bretagne pour Lyon. Les produits quittent le territoire le jour de la commande vers 14h00. En camion le trajet vers Lyon représente douze heures, ce qui permet de livrer sur une plateforme logistique vers 2h du matin. Par le ferroviaire, du fait d'une offre très réduite, des lourdeurs de la SNCF et du passage obligé par Paris, la même opération représente au minimum vingt heures. Avec un manque de fluidité, de souplesse et, de surcroît, un coût peu attractif. Or il faut que la production arrive sur site de vente au bout de dix à douze heures maximum....

Et le ferroviaire ?

Comment s'étonner que les producteurs, les industriels, les transporteurs continuent, compte tenu d'un fret ferroviaire non opérationnel, à privilégier le transport routier ? Comment s'étonner, dans ce contexte de faiblesse extrême du fret [ferroviaire en Bretagne](#), que [l'écotaxe](#) ait été vécue comme une injustice, une provocation par les acteurs économiques et sociaux de l'ouest breton, particulièrement dépendants des routes nationales, seules taxées. Jean-Jacques GPASDOUE évoque un projet qu'auraient du porter les Bretons, en réaction au manque de vision parisienne: une liaison ferroviaire forte entre Rennes/Roazhon et Lyon qui prolongerait un axe maritime reliant le Royaume Uni à la Bretagne, qui ne passerait pas par Paris et qui permettrait d'atteindre Milan et d'autres pôles, en créant ainsi un axe lourd Irlande-Royaume Uni -Bretagne -Europe du sud.

Une autre illustration est l'absence de projet dans le domaine du cabotage, le *short sea shipping*.

Alors que le cabotage a un réel avenir en Europe, avec le nécessaire regroupement et éclatement de cargaisons de containers, sur des plateformes adaptées et connectées, pour expédition vers d'autres destinations à moindre coût environnemental et financier, la Bretagne, forte de [sa situation géographique exceptionnelle](#), pourrait constituer une plateforme de correspondance, un hub maritime pour l'Espace Atlantique européen.

On pourrait imaginer, sur une place comme Brest, l'arrivée de porte-containers de taille moyenne (jusqu'à 5000 containers) et l'éclatement des cargaisons, à l'aide de porte-containers plus petits, vers le Portugal, l'Espagne, le Royaume Uni, l'Irlande, d'autres ports français...

Brest, un hub maritime ...

Une telle plateforme permettrait de regrouper des cargaisons de containers des différentes régions pour des acheminements conjoints vers des destinations éloignées. Elle serait au service des économies des régions et pays de l'Espace Atlantique. Par exemple, 400 containers arrivant de Dublin pourraient être éclatés entre de nombreuses destinations de cabotage, vers Lisbonne ou Vigo, vers l'Angleterre, l'Italie, l'Allemagne, ... Il y aurait là, de plus, une solution logistique d'avenir pour des activités industrielles bretonnes, existantes ou à créer.

Cela supposerait d'adapter des infrastructures portuaires, de développer le fret ferroviaire,...

Le Brexit et la nécessité de développer des liaisons maritimes directes entre l'Irlande et l'Europe constituent une opportunité exceptionnelle pour la Bretagne ! Mais, là encore, il est urgent de porter un projet ambitieux pour la région.

On peut comparer les ports français avec ceux d'autres pays : Rotterdam est doté de prolongements ferroviaires, fluviaux, maritimes et routiers performants, Le Havre est par contre mal connecté (par exemple, pour joindre Paris, pas de canal vers la Seine qui reste un fleuve sous-utilisé, ...).

Jean-Jacques GOASDOUE souligne que les politiques français n'ont jamais voulu écouter les transporteurs et leurs propositions.

Le manque d'ambition nationale, l'exemple du RTE-T.



Projet RTE-T axe nord sud, et oubli total de la Bretagne

En termes de logistique, la France souffre d'un important retard aux plans européen et mondial.

Quelles en sont les raisons ?

Jean-Jacques GOASDOUE raconte ces échanges avec des membres de l'Université de Californie à San Francisco : pour ses interlocuteurs, la Californie se considérait comme le début du monde, compte tenu de son positionnement face au Pacifique. Alors elle développait une ambition mondiale du fait de sa position à l'entrée de cet immense océan.

Que faisait la France de son côté ?

Une autre fois, le Vice-Président de la CMA-CGM, un des principaux armateurs mondiaux, lui dit : « *mais, face au développement mondial des transports, que font les européens de l'ouest ? Pourquoi n'y a-t-il rien entre Brest et Lisbonne ?* »

La réponse qui vient en premier est le manque d'ambition maritime de la France.

Ainsi qu'une absence de projet et de volonté politique chez les dirigeants français.

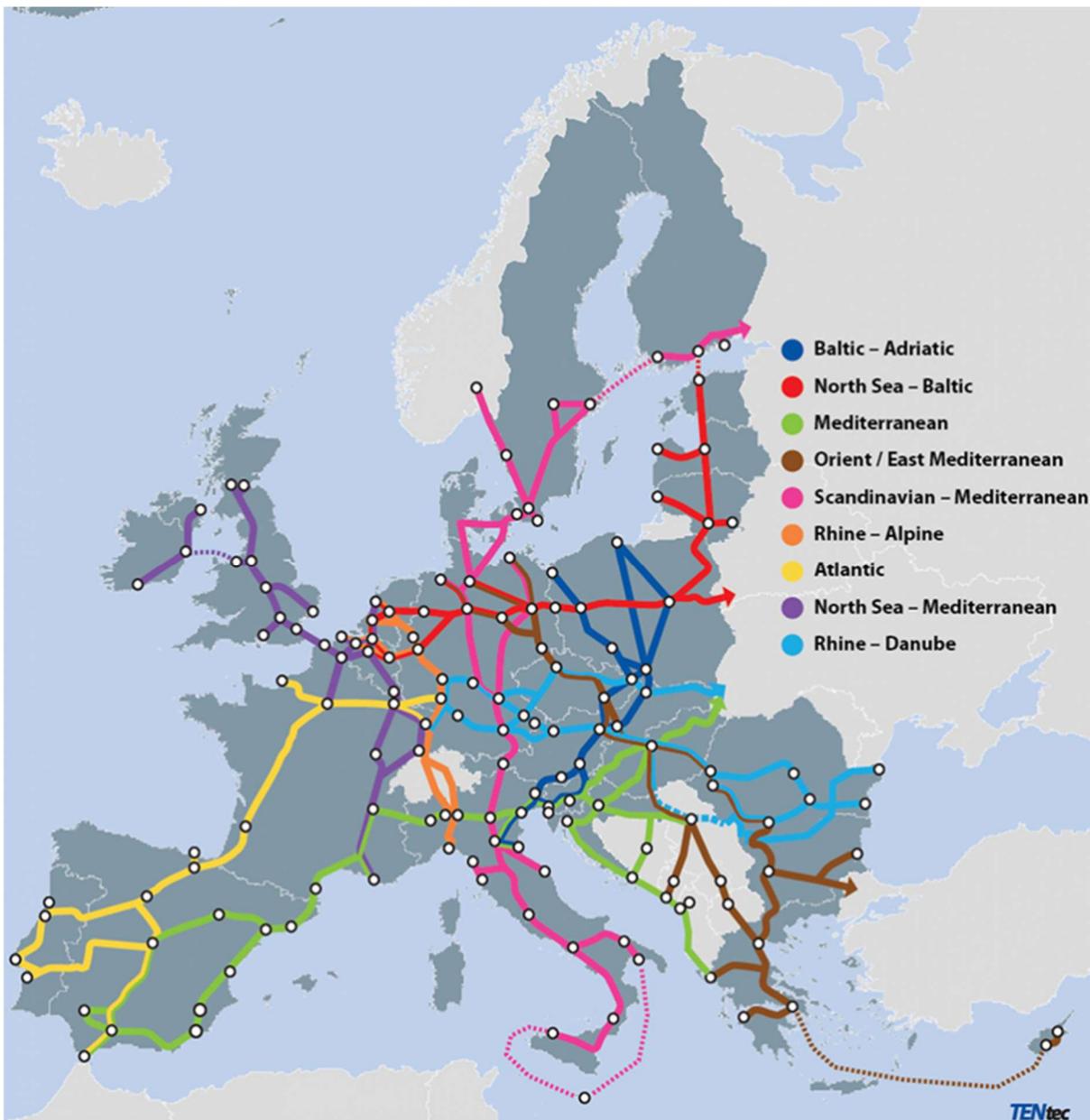
Il suffit de comparer avec le dynamisme des autres pays européens qui développent de nombreux projets dans le cadre du programme européen de développement des infrastructures de transport, le RTE-T, un programme de trente projets, d'un montant total de 250 milliards d'euros qui est financé par l'Union Européenne à hauteur de 24 milliards d'euros entre 2014 et 2020. Le RTE-T vise à développer les échanges, notamment par l'interopérabilité entre les réseaux, en soutenant les modes de transport les moins polluants et tout particulièrement, le ferroviaire dans ses dimensions fret et passagers.

La Bretagne délaissée ...

D'autres pays ont fait des choix forts pour [le développement du corridor atlantique du RTE-T](#). Dans le cadre du « Corridor atlantique », la commission transports du Parlement européen a ainsi approuvé à l'automne le projet d'une liaison de fret ferroviaire performante entre Porto et Vigo qui, connectée aux ports maritimes, crée la jonction entre les liaisons La Corogne-Vigo et Porto-Lisbonne-Sines. Un réseau performant longera donc les côtes ibériques de l'Atlantique et connectera les ports espagnols et portugais. Ce projet qui consiste à renforcer, moderniser la ligne de chemin de fer intérieure de la Galice et du Nord Portugal (électrification, construction de plates-formes pour l'échange de marchandises), contribuera fortement à réduire le transport par poids lourd et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ce projet ambitieux est porté avec force par les régions et les collectivités publiques et acteurs du Nord Portugal et de Galice.

La carte du RTE-T ci-dessous montre la faiblesse abyssale, en comparaison, du projet français.

Le programme, et ses trente projets, ignorent en effet la totalité de l'ouest de l'Hexagone. Le projet français se limite à renforcer l'axe ferroviaire qui rejoint la frontière basque à Paris, l'axe Le Havre – Paris et l'axe Paris – Allemagne! Rien pour le développement du fret ferroviaire dans l'ouest, rien pour le cabotage...



Projet RTE-T et ses corridors européens oubliant totalement la Bretagne

Plus que jamais, Paris renforce sa position centrale, véritable passage obligé pour les marchandises, et capte seul les financements dédiés à la France. Plus que jamais la Bretagne et ses ports sont oubliés. Et plus que jamais, le corridor atlantique français, de Brest à Hendaye, reste aux oubliettes !

Et l'incapacité actuelle de la France de répondre au défi du transport maritime irlandais, dans le cadre du Brexit, est une nouvelle illustration de ce manque de vision.

Prosperité et déclin maritimes de la Bretagne, un peu d'histoire

Connaisseur de l'histoire économique et maritime de la Bretagne, Jean-Jacques GOASDOUE rappelle que les Montfort, arrivés aux commandes du Duché au milieu du XIVe siècle, avaient encouragé une saine gestion de l'économie bretonne, qui s'appuyait sur ses atouts propres, notamment maritimes.

On comptait plus de cent ports de commerce actifs sur la côte bretonne, de nombreux armateurs de bateaux de cabotage, de Porspoder à Landerneau/Landerne, en passant par Penmarc'h, premier port d'armement européen au XVIe siècle, [Audierne/Gwaien](#), [Morlaix/Montroulez](#), [Le Conquet/Konk Leon](#), [Concarneau/Konk Kerne](#)...

La Bretagne, véritable puissance maritime européenne.

Prenant en compte sa situation géographique au cœur de l'Atlantique Nord-est, la Bretagne avait largement développé, par elle-même et depuis le Moyen-Age, ses propres liaisons maritimes. Avec une capacité logistique maritime et fluviale autonome tournée vers le cabotage européen, et vers la nécessité d'assurer une respiration à sa propre économie et à son industrie. En 1483, il y a 344 navires bretons dans le port d'Arnhemuiden en Zélande. On

voit les caboteurs bretons de la Baltique aux Baléares. A cette époque, les liens routiers avec Paris sont quasiment inexistantes et la Bretagne, tournée vers sa maritimité, n'en souffre pas (la première route de poste vers la pointe de Bretagne ne sera ouverte qu'à la fin du XVIIIe).



Carte de Bretagne en 1482 par BERLINGHIERI

La Bretagne, première puissance maritime européenne au XVe siècle.

Ainsi au cours des siècles à suivre, l'État français exercera des pressions croissantes visant à réduire cette capacité autonome de développement. Avec, en point d'orgue, l'absolutisme barbare de Louis XIV et Colbert. Louis XI, qu'un long conflit oppose au Duché indépendant de Bretagne, mené par François II, voit à la fois la richesse et l'intérêt stratégique de la Bretagne, première puissance maritime européenne au XVe siècle.

L'autonomie bretonne ...

Après la défaite du Duché, l'union entre la Bretagne et le Royaume de France (Édits de Nantes et Plessis-Macé de 1532) laisse à la Bretagne « *Parlement, Conseil, Chancellerie, Chambre des Comptes, assemblée des Estats les barres et juridictions ordinaires* ». Par ailleurs, ces traités permettent à la Bretagne de garder une liberté fiscale, une économie autonome, et ils apportent en même temps une respiration au royaume de France.

Même si, avec le traité d'Union, la Bretagne a perdu son indépendance, on peut dire que, jusqu'à Louis XIII, le royaume français a conscience qu'il faut lui laisser une certaine autonomie. Comme développer son activité maritime et vivre en autonomie : au XVIIe siècle, la Bretagne représente 11% du PIB de la France (pour, actuellement, 5,5% sans la Loire-Atlantique et 6,5% avec la Loire-Atlantique)

Le royaume de France entraîne la Bretagne sans son isolement.

Mais par la suite, les tensions et les guerres entre la France et ses voisins s'amplifient. Le royaume entraîne la Bretagne dans son isolement. Le pavillon français qu'arborent à présent les bateaux de commerce bretons est beaucoup moins bien perçu à l'étranger que le pavillon breton d'auparavant.

Il s'en suit un impact négatif sur le transport maritime breton et sur l'économie bretonne.

Alors que, pour le Royaume, le rôle de la Bretagne paraît de plus en plus se réduire à l'accueil de la flotte militaire, les Hollandais, pragmatiques et libres dans leur capacité de développement, ne cessent de progresser et deviennent la grande puissance du commerce maritime européen. Ils pensent leur développement, agrandissent leurs bateaux

...

La France entraîne la Bretagne vers son déclin maritime.

Face à cette dynamique, les armateurs et entrepreneurs bretons sont démunis et cèdent du terrain.

Mais c'est à l'issue de la Révolution, alors que le traité de 1532 est dénoncé, qu'on assiste à la décapitation du management breton et au début d'une intégration complète, synonyme d'affaiblissement, de l'économie bretonne à celle de la France.

Les Ducs sont remplacés par des hommes de Paris, dépourvus de vision pour le développement des territoires qu'ils administrent. Pour le nouvel État, l'objectif est de faire de Paris le lieu unique de respiration du pays. Les états-majors maritime et économique bretons sont considérablement affaiblis.

Le déclin maritime breton ne cesse de s'accroître depuis lors.

[Le CELIB](#) et la proposition d'un retour au développement maritime de la Bretagne

La Bretagne était, jusqu'au XVII^e siècle, une réelle puissance maritime européenne, dotée de nombreux ports et d'une importante flotte commerciale. Mais, au XVIII^e et au XIX^e siècles, le décrochage maritime d'une France centralisée sur Paris entraîna le déclin des flottilles et des ports bretons. Face à cette inertie française mortifère qui pénalisait fortement la Bretagne, le CELIB avait porté, dans les années 1960, une idée forte : faire que la Bretagne retrouve une respiration et s'ouvre à nouveau sur l'Atlantique. A la même époque, naissait la grande idée de l'Arc Atlantique et d'une coopération active entre les régions des cinq pays de la façade atlantique européenne, coopération fortement axée sur la mise en valeur de nos atouts maritimes communs.



« Le vrai monde est maritime » selon Olivier de Kersauson, et la Bretagne possède 2700 kilomètres de côtes maritimes ...

Une priorité pour la Bretagne : un véritable projet maritime breton.

Donc en ce début du XXI^e siècle, écrire et mettre en œuvre le projet d'un nouveau développement maritime breton, en rapport avec les grands enjeux environnementaux, économiques, sociaux du XXI^e siècle, voici une priorité pour la Bretagne.

Un tel projet devra prendre en compte toutes les dimensions du maritime et la gestion durable des ressources halieutiques. Également l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, la construction et la réparation navale. Sans oublier la valorisation de nos nombreux ports, le transport maritime, le nautisme, la recherche, l'éducation

maritime de la jeunesse, la formation professionnelle, ...

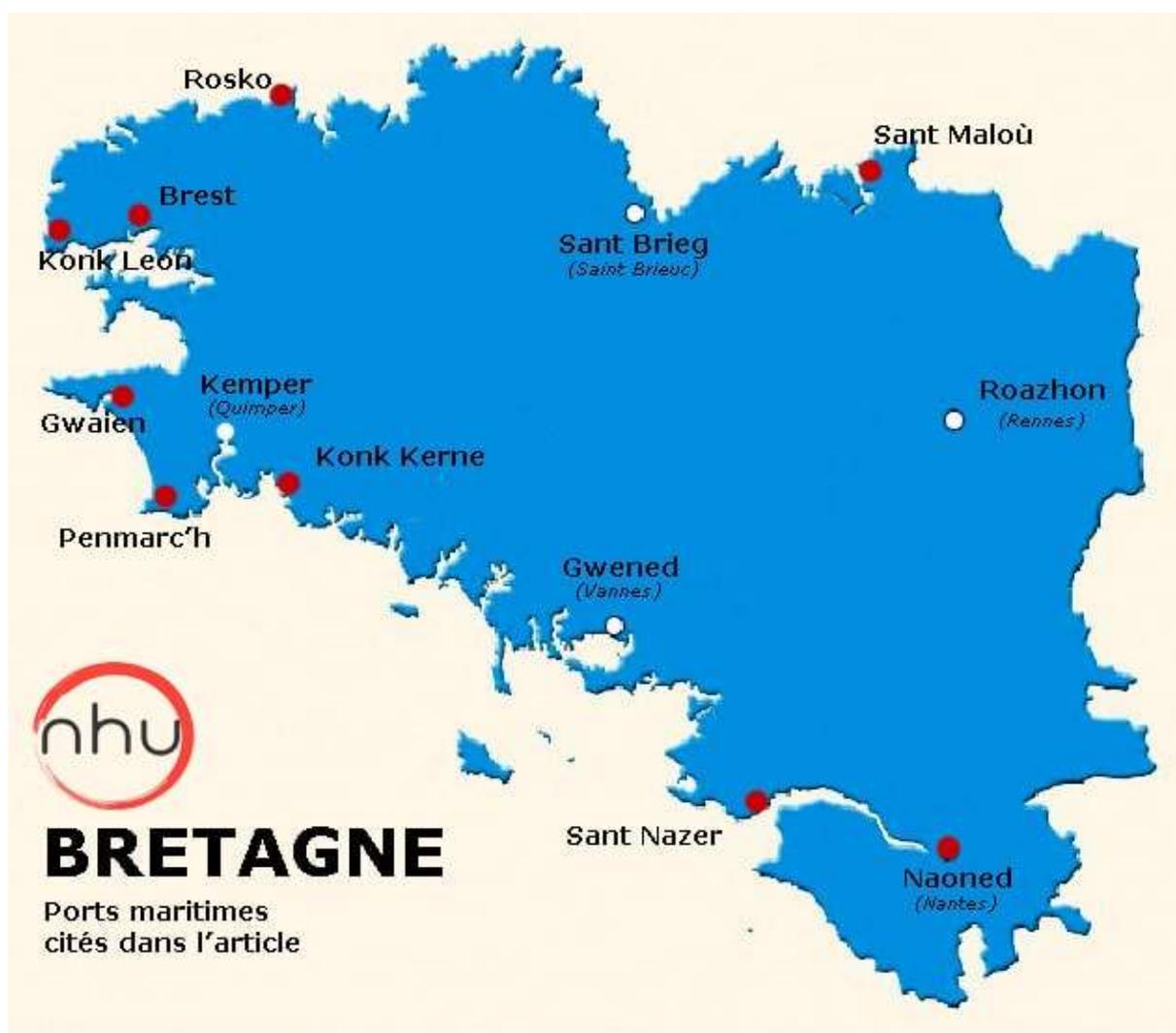
Ce projet pourrait inclure la création à la pointe de Bretagne d'un hub maritime qui lui donnerait une nouvelle respiration. Et lui rendrait son rôle de lien entre les économies européennes.

Un tel projet ne viendra pas de Paris, qui est en grande partie responsable du déclin maritime breton.

Donc il doit être construit par les Bretons eux-mêmes. Avec les entrepreneurs, la société civile, les élus de terrain. En tenant compte du fait que les actuels « grands élus » bretons, trop souvent tournés vers Paris, sont actuellement dépourvus de projet stratégique maritime pour la Bretagne.

Les crises que connaissent nos sociétés. Ainsi que la nécessité qui s'affirme fortement aujourd'hui de rendre aux territoires et à leurs habitants la maîtrise de leur destin et de leur permettre de mieux valoriser les ressources endogènes, la prise de conscience de la forte dépendance aux océans de la planète et de l'humanité, l'arrivée du Brexit et ses conséquences sur le transport maritime européen, le besoin de créer des liaisons maritimes entre l'Irlande et l'Europe... sont autant d'opportunités pour bâtir et imposer un projet de développement maritime ambitieux pour la Bretagne.

Photo header : CCI Brest



Carte de Bretagne – localisation des ports maritimes bretons cités dans cet article **À propos de l'Auteur**



[François ARBELLOT-REPAIRE 1 posts](#)

François ARBELLOT-REPAIRE est un consultant spécialiste de la coopération européenne sur les questions maritimes. Il est membre de l'Expert Group de la Commission Européenne sur les compétences et carrières dans l'économie bleue. Expert du nautisme, de la plaisance et de l'éducation maritime de la jeunesse, également passionné par l'économie maritime et par les enjeux bretons.