

Représentants patronaux au CESER

CESER	:	Session plénière du 8 octobre 2018
Intervention n°	:	10
Document	:	Rapports des délégués de service public
Orateur	:	Séverine Dudot

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

La synthèse des rapports des délégués de service public de transport de la Région permet de dresser un bilan des principales infrastructures de transport aérien et maritime de la Bretagne.

Sur le volet aérien, on constate que le trafic des plateformes bretonnes augmente globalement un peu plus que la moyenne nationale. Toutefois, l'aéroport de Quimper enregistre encore en 2017 une baisse sensible du nombre de passagers. Elle est due en large partie à la dépendance depuis quelques années de cet aéroport à une ligne principale, vers Orly, dont l'opérateur, HOP ! Air France, s'illustre par l'absence de fiabilité sur l'ensemble des aéroports bretons. Pour l'équilibre de la desserte des territoires, il importe que les efforts des différentes parties prenantes convergent pour rétablir la régularité de cette ligne et développer les liaisons à finalité professionnelle et touristique.

Plus largement, la réflexion sur la desserte aérienne des territoires bretons doit prendre en compte la totalité des plateformes de la région, y compris celles qui ne relèvent pas de la responsabilité du Conseil régional, notamment Lorient. Une politique régionale aéroportuaire s'impose dans le contexte actuel du Brexit et dans le cadre du pacte d'accessibilité consécutif à l'arrêt du projet d'aéroport du grand ouest. Nous attirons l'attention des pouvoirs publics, Etat et Région en premier lieu, que, sans une coordination étroite de l'ensemble des acteurs et une définition précise d'objectifs, ce pacte d'accessibilité ne débouchera pas sur les réalisations attendues.

Sur le volet maritime, le trafic des ports de commerce bretons, à l'exception notable de celui de Lorient, s'inscrit plutôt en retrait par rapport aux progressions de l'ensemble des ports français ou des ports décentralisés. Cependant, des effets conjoncturels ou cycliques expliquent certaines variations ; le suivi des évolutions doit plutôt être analysé sur plusieurs années pour être pertinent. La baisse du cours de la Livre britannique, premier effet sensible du Brexit, concourt à la contraction des échanges commerciaux avec la Royaume Uni, en enchérissant les exportations françaises.

L'érosion observée du trafic passager à l'échelle régionale, sur les liaisons avec la Grande-Bretagne, les îles anglo-normandes et l'Irlande, est certainement aussi une conséquence de la baisse de la Livre, rendant plus onéreuses les vacances des Britanniques en France. Le Brexit ne fera qu'accentuer cette désaffectation. Face à cette tendance, les acteurs institutionnels et touristiques doivent redoubler d'efforts dans la promotion en Grande-Bretagne des destinations bretonnes.

La croissance remarquable du nombre de croisiéristes accueillis en Bretagne (+ 24% en 2017), dans les villes de Saint Malo, Brest et Lorient, illustre qu'une politique de promotion concertée avec l'ensemble des acteurs de cette activité porte des résultats.

En conclusion, face aux enjeux, en particulier, du Brexit, apparaît la nécessité d'une stratégie régionale globale pour les ports bretons, visant à renforcer leur compétitivité face à leurs concurrents de la façade atlantique et de la Manche. Si leur taille est modeste par rapport aux grands ports maritimes, leur complémentarité, appuyée sur des investissements adaptés, prend sens à l'échelle du territoire régional et national.

Je vous remercie de votre attention.