

## DOSSIER DE PRESSE



**Le Conseil régional de Bretagne et ses 3 concessionnaires**  
(CCI de Brest, CCI du Morbihan et CCI de Saint-Malo Fougères)  
vous donnent rendez-vous au stand de la **Semaine internationale  
du transport et de la logistique** (Port de Bretagne – Stand A086)  
pour vous présenter leurs projets et leur offre de services

# Sommaire

|   |                |
|---|----------------|
| <b>I. COMMUNIQUÉ</b>  | <b>PAGE 3</b>  |
| <b>II. INTERVIEW DE JEAN-YVES LE DRIAN</b><br>Président du Conseil régional de Bretagne | <b>PAGE 5</b>  |
| <b>III. PRÉSENTATION DE PORT DE BRETAGNE</b>  | <b>PAGE 7</b>  |
| <b>IV. PORT DE BRETAGNE AUJOURD'HUI</b>   | <b>PAGE 10</b> |
| <b>V. TROIS PORTS PRÉSENTS AU SITL</b>  | <b>PAGE 11</b> |
| PORT DE BREST   |                |
| PORT DE LORIENT   |                |
| PORT DE SAINT MALO  |                |
| <b>VI. INTERVIEW D'UTILISATEURS</b>   | <b>PAGE 20</b> |
| GROUPE ROULLIER   |                |
| CECALIMENT  |                |
| KAOLIN DE BRETAGNE  |                |

## **CONTACT PRESSE :**

Florence Beauvois :

06 50 10 82 75

[florence.beauvois@rivacom.fr](mailto:florence.beauvois@rivacom.fr)

# Communiqué

## LA PREMIÈRE ESCALE DU « PORT DE BRETAGNE » AU SITL



Haut lieu de convergence des professionnels de la logistique, la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique de Paris sera, cette année, marquée par la présence inédite du « Port de Bretagne ». Celui-ci a vocation à fédérer l'ensemble des opérateurs portuaires et maritimes bretons sous une bannière commune, en application directe de la stratégie portuaire régionale qu'ils ont élaborée collectivement. Pour cette première édition, du 27 au 30 mars 2012 à Villepinte, l'autorité portuaire et les CCI concessionnaires des ports de Brest, St Malo et Lorient, se regrouperont, sous la bannière de la marque « Port de Bretagne », pour promouvoir l'offre portuaire et porter ensemble les ambitions maritimes de la Région.

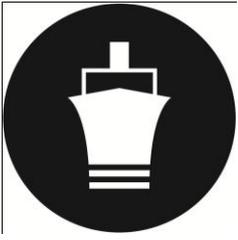
La Bretagne, première région maritime française, représente un pilier de l'économie maritime nationale. La diffusion de son savoir-faire portuaire et logistique maritime fait ainsi naturellement partie des priorités régionales. De 2007 à 2010, les professionnels portuaires bretons regroupés au sein du comité de pilotage stratégique portuaire régional ont travaillé ensemble à la construction d'une stratégie portuaire partagée visant à développer des infrastructures et des services portuaires performants. Objectif : que l'ouest dispose d'outils logistiques adaptés aux défis de son économie et qui lui permettront d'accroître la compétitivité de ses filières : l'agroalimentaire, la pêche, l'énergie, la construction, les produits de recyclage, les hydrocarbures, l'alimentation animale, le bois, les produits agricoles... De ce projet collectif est né le « Port de Bretagne », qui s'appuie sur l'engagement partagé des collectivités et des professionnels afin de permettre aux ports bretons de s'intégrer aux chaînes logistiques nationales, européennes et internationales. En réponse aux enjeux économiques et environnementaux liés à la mondialisation des échanges, le « Port de Bretagne » mise sur le développement de plates-formes logistiques portuaires multimodales pour apporter des solutions alternatives à la route.

### **Brest, Lorient, St Malo : une ambition collective**

Autorité portuaire des ports de Brest, St Malo et Lorient depuis 2007, la Région a entrepris un important travail de concertation auprès des différents acteurs portuaires (concessionnaires, professionnels) visant à cibler les atouts et les opportunités de chacun et ainsi établir une stratégie commune. En travaillant sur la complémentarité des ports, la Région se dote ainsi d'un outil logistique innovant au service du développement économique régional et des échanges internationaux.

Depuis 2007, la Région a d'ores et déjà engagé 107 millions d'euros dans la rénovation des infrastructures et l'entretien des équipements : modernisation de la forme de radoub n°1 à Brest, agrandissement de la capacité d'accueil à Lorient, construction d'un nouveau quai à St Malo, construction d'un guichet unique portuaire.

Ceci n'est qu'un début. Le conseil régional, a, en effet, planifié un vaste programme de modernisation des trois ports régionaux : mise à disposition de nouveaux espaces pour les industriels, amélioration des conditions d'accès maritime, rénovation des infrastructures de construction et réparation navale, renforcement des structures dédiées aux trafics agroalimentaires et conteneurs, aménagement de zones adaptées aux activités des Énergies Marines Renouvelables, dématérialisation des services de gestion des escales et des marchandises.



## Port de Bretagne au SITL : affirmer son identité

Événement incontournable du monde de la logistique, le SITL représente une étape importante dans la reconnaissance de la Bretagne comme une escale de choix auprès des grands opérateurs du transport maritime. Déployé sous les couleurs de la marque Bretagne, le « Port de Bretagne » traduit les ambitions maritimes du territoire et s'inscrit dans une stratégie de promotion partagée et déployée par Bretagne Développement Innovation au service de l'attractivité de l'offre portuaire bretonne pour l'ensemble des professionnels maritimes bretons.

### Port de BRETAGNE <sup>BE</sup>

#### Des échanges avec plus de 40 pays

Royaume-Unis, Irlande, Islande  
 Allemagne, Belgique, Danemark, Pays Bas  
 Espagne, Portugal  
 Suède, Finlande, Norvège  
 Estonie, Lettonie, Lituanie, Russie  
 Turquie  
 Afrique (Afrique du sud, Algérie, Egypte, Gambie, Maroc, Sénégal...)  
 Amérique du nord et centrale (Etats Unis, Canada...)  
 Amérique du sud (Argentine, Brésil...)  
 Asie (Chine, Indonésie, ...)



agroalimentaire - hydrocarbures  
 vrac solide - conteneurs - énergies marines  
 agri-food industry - petroleum products  
 dry bulk - containers - marine energies



matériaux - nourriture animale  
 soude - bois scots - minéraux  
 fertilizer - animal feed - minerals  
 sodium hydroxide - sawn timber



hydrocarbures - alimentation animale  
 vrac de construction - recyclage  
 petroleum products - animal feed  
 bulk construction materials - recycling

----- Liens maritimes - Sailings  
 ===== Voies ferrées - Rail  
 ===== Jct voies - Motorways  
 + Aéroport - Airport

# INTERVIEW

## JEAN-YVES LE DRIAN PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE



≡ **Vous êtes présents au SITL 2012 sous la bannière « port de Bretagne » : pouvez-vous nous en dire plus sur ce concept ?**

La Région est propriétaire des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Elle a dû dès lors assumer son rôle de propriétaire, d'autorité portuaire et d'autorité concédante. Il est apparu très rapidement que le développement futur des ports impliquait une modernisation des relations interportuaires à l'échelle du territoire : les ports régionaux s'intègrent eux même dans un réseau de ports bretons ; ceux-ci doivent être en résonance, et non plus en concurrence, chacun apportant sa contribution au développement économique et

logistique de la Bretagne.

La force des ports bretons repose ainsi sur leur capacité à rester solidaires, à additionner leurs moyens et leurs savoir-faires : ceci est la seule voie qui permettra pour chacun d'eux d'obtenir une visibilité sur les segments de marchés.

Une première étape a été la co construction d'une stratégie portuaire régionale partagée, qui a démontré la volonté d'avancer collectivement vers une utilisation optimisée de notre potentiel maritime. De cette réflexion est né le « port de Bretagne », dont la représentation de gestion est le « comité de pilotage stratégique portuaire régional », qui fixe le cadre stratégique pour l'ensemble des ports bretons dans un objectif d'efficacité logistique et économique.

Il s'agit donc aujourd'hui, au travers de sa présence au SITL, de faire savoir de façon collective, dans la continuité de cette stratégie portuaire régionale, les projets qui ont été menés et qui seront portés par le « Port de Bretagne », afin que cette ambition maritime puisse être partagée avec les professionnels portuaires et plus généralement l'ensemble des professionnels du transport et de la logistique.

**Vous avez adopté en 2010 une stratégie portuaire régionale : deux ans après, ou en est sa mise en œuvre ?**

La Région a en effet adopté à l'unanimité, lors de sa session de janvier 2010, une stratégie portuaire régionale. Cette stratégie met les filières économiques bretonnes au centre de la stratégie de développement portuaire, les ports étant un outil logistique au service du développement économique.

Sans pouvoir être exhaustif, les éléments marquants de la stratégie portuaire pour les trois ports régionaux sont :

- Port de Saint-Malo : adaptation des capacités pour le trafic transmanche (Angleterre et Îles Anglo Normandes), mise à disposition de nouveaux espaces pour les industries du bois et des engrais
- Port de Lorient : Constitution d'un pôle spécialisé interrégional dans l'agro-alimentaire, augmentation des capacités d'accueil, stratégie foncière permettant un développement du port dans le respect de son environnement urbain, développement de capacités pour la construction et la réparation navale, ...

- Port de Brest : positionnement du Polder, exploitation de la réserve foncière pour des capacités portuaires adaptées aux filières d'énergies marines renouvelables, augmentation des capacités d'accueil et de traitement pour les trafics agro-alimentaire, développement des capacités de traitement du trafic conteneur.

Aujourd'hui, et dans le cadre de notre présence au SITL 2012, nous pouvons déjà proposer à nos clients une accessibilité 365 jours par an aux navires panamax pour l'agroalimentaire sur le port de Lorient ; 295m de linéaire de quai supplémentaires accessibles à des navires de 15.000 tonnes pour les industriels à Saint-Malo ; nous lançons le projet ambitieux du développement du port de Brest pour les énergies marines et le conteneur ; nous avons équipé nos ports de logiciels permettant de dématérialiser les procédures relatives à l'escale et lançons la phase 2 du projet pour y inclure l'ensemble de la chaîne logistique portuaire.

### **Quels sont vos projets de développement pour le « port de Bretagne » ? et comment comptez-vous les réaliser dans le contexte économique actuel ?**

En choisissant de reprendre la compétence portuaire en 2007, nous avons décidé de relever le défi de notre « périphéricité », et de travailler aux côtés des professionnels maritimes à l'amélioration de notre offre portuaire : notre façade maritime est un atout car elle est déjà connectée aux marchés.

On parle beaucoup de massification de flux et d'inter modalité : les ports sont par définition des plateformes multimodales en capacité d'accueillir des volumes massifiés et qui proposent une palette large de services de transport : mer, rail, route.

C'est pourquoi nous continuerons d'investir, collectivement, dans les ports, qu'il s'agisse d'infrastructures matérielles (augmentation des capacités nautiques ou des surfaces de quais) ou immatérielles, comme les systèmes d'informations.

### **Quel est d'après vous le positionnement du « port de Bretagne » dans le paysage logistique européen et international ?**

Pour faire de la façade maritime de la Bretagne un atout, les ports bretons doivent pouvoir être en situation de démontrer leur capacité à s'intégrer dans une chaîne logistique portuaire par définition nationale et internationale, ceci dans un contexte extrêmement concurrentiel.

Si nous sommes conscients que le « port de Bretagne » ne peut prétendre rivaliser avec le gigantisme de places portuaires comme Singapour ou Anvers, nous sommes néanmoins convaincus que, pour un territoire périphérique maritime comme celui de la Bretagne, les infrastructures portuaires sont au cœur de la compétitivité des piliers économiques de l'ouest de la France et de sa vocation logistique : « le port de Bretagne », de par son positionnement à l'Ouest de l'Europe, représente une des premières entrées maritimes pour l'accès aux marchés européens.

La présence, pour la première fois, du « Port de Bretagne » à un événement de dimension internationale, a été rendue possible par la mutualisation des moyens financiers et humains de chacun : autorité portuaire, concessionnaires, Bretagne Développement International. Elle est la démonstration qu'il est possible pour les ports bretons de trouver leur place parmi les acteurs majeurs du transport maritime et de la logistique à la condition de le faire sous une bannière commune. 

# Port de Bretagne

## LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES PORTS AU CŒUR DE LA STRATÉGIE ÉCONOMIQUE BRETONNE.

La valorisation des atouts maritimes et portuaires bretons fait naturellement partie

Port de  
**BRETAGNE** 

des enjeux  
majeurs pour  
une région  
comme celle

de la Bretagne, elle-même importante pour la France.

Le conseil économique, social et environnemental régional l'avait identifié dès 2006, dans son rapport pour une stratégie portuaire dans une région maritime : *« les ports occupent une place importante non seulement dans le développement de la Bretagne, mais aussi dans l'identité régionale »*. Il préconisait par ailleurs *« une gestion intégrée des sites portuaires bretons, qui considèrerait chaque type de port au regard des filières dans lesquelles il s'inscrit, mais aussi l'ensemble des sites portuaires dans leur complémentarité »*.

Convaincue que le développement des ports bretons était un élément structurant du développement économique futur du territoire, de la démarche globale engagée en Bretagne pour répondre aux problématiques de développement durable du territoire, à la lutte contre le changement climatique, au renchérissement du coût de l'énergie qui est déjà une réalité avec laquelle les entreprises installées sur le territoire doivent composer, la Région Bretagne s'est naturellement portée

candidate au transfert de propriété des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo dans le contexte de décentralisation de la loi du 13 août 2007.

Le transfert de ces ports impliquait dès lors pour la Région d'assumer pleinement ses responsabilités de propriétaire, concédant et maître d'ouvrage.

La définition d'un cadre d'action permettant la mise en synergie des outils et des développements portuaires dans une logique d'optimisation de réseau est apparue dès lors comme une priorité.

Il fallait en premier lieu créer l'outil de pilotage qui élaborerait cette stratégie portuaire 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 réunit l'ensemble des acteurs ayant une responsabilité dans les questions de développement portuaire, au-delà d'un périmètre strictement régional. Les ports de Brest, Lorient et Saint-Malo s'inscrivent en effet dans un réseau de ports bretons qui doivent trouver, chacun, leur positionnement au regard des spécificités des filières utilisatrices de l'outil portuaire. Ce comité a vocation à fixer le cadre stratégique pour l'ensemble des ports bretons et constitue la garantie d'un « port de Bretagne » au service de l'ensemble de l'économie bretonne.



Pendant 2 ans, de 2008 à 2010, ce comité a ainsi porté la démarche de la stratégie portuaire régionale. Cette stratégie avait 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

Le résultat de ce travail de concertation a été présenté et adopté à l'unanimité par le conseil régional de Bretagne en janvier 2010.

La contribution active de chacun fut la preuve que la question portuaire et maritime reste majeure pour l'ensemble des bretons : la Bretagne a en effet besoin d'activités maritimes pour son développement ; terre de marins, elle dispose d'un savoir-faire en la matière qui rayonne au-delà des frontières régionales.

La stratégie portuaire régionale permet de donner des orientations précises de développement, pour chaque filière concernée par le transport maritime, dans l'objectif d'être en mesure de s'adapter aux évolutions futures et de mettre les collectivités en capacité d'anticiper des besoins de développement, d'orienter leurs investissements, et d'orienter les demandes des acteurs économiques.

Elle a pour ambition de servir de référence commune à l'ensemble des acteurs du transport maritime en Bretagne, permettant de favoriser dans la durée l'articulation des compétences de chacun et de mener des actions communes, en renforçant les coopérations inter portuaires : le « Port de Bretagne » est né de cette volonté collective de promouvoir l'offre et l'expertise portuaire d'une façade maritime connectée aux marchés.

## Les ports de Brest, Lorient et Saint-Malo dans la stratégie portuaire régionale :

La déclinaison de la stratégie régionale dans chaque port a été menée dans le cadre des conseils portuaires, avec une association mutuelle de tous les acteurs des places portuaires et de leur environnement urbain (autorités portuaires, gestionnaires, communes, agglomérations, opérateurs, ...).

Cette déclinaison sur les sites portuaires a notamment abouti aux projets opérationnels suivants :



Port de Lorient : Il s'agissait de développer les performances de la plateforme dans la chaîne logistique

agroalimentaire et plus spécifiquement de l'alimentation animale. 30M€ ont ainsi été investis pour allonger le quai de Kergroise de 568m et créer une souille de -13.00 CM ; Aujourd'hui, les nouveaux équipements permettent d'accueillir des navires Panamax à pleine charge 365 jours par an, avec une capacité de déchargement de 1000t/h pour les 2 postes équipés.

Port de Saint-Malo : le développement de l'activité de négoce et de transformation d'engrais sur



Saint-Malo passe par la mise à disposition de nouveaux espaces: la construction d'un nouveau quai et la réorganisation des espaces portuaires à Saint-Malo permettront de conforter les activités industrielles installées sur le port. Le quai

Charcot a été inauguré le 9 mars 2012 et propose 295 m de linéaire de quai et 22.000 m<sup>2</sup> de terre-pleins supplémentaires pour la filière.

Port de Brest : le port de Brest est un outil logistique majeur au niveau régional et national. Le port doit être redimensionné



pour accompagner le développement de son activité conteneur, en fort développement (+27% en 2011). Par ailleurs, la région a souhaité le

positionner sur la filière des énergies marines. C'est pourquoi elle s'est engagée dans un projet de développement de près de 134M€. Celui comprend la création de nouvelles infrastructures maritimes (quai de 300m et terre plein contigu), l'amélioration de l'accessibilité (accueil des navires type panamax) et l'accroissement des surfaces disponibles grâce à la poldérisation des sédiments dragués.

Enfin, le projet de construction d'un « port de Bretagne numérique » inclut les 3 ports régionaux. Il s'agit d'améliorer la performance logistique du maillon portuaire dans la chaîne de transport globale par la dématérialisation de toutes les procédures relatives au navire et à la marchandise. Le logiciel de gestion des escales régionales, GEDOUR, a ainsi été déployé en septembre 2011. La deuxième phase du projet, coordonnée par le conseil régional, réunira la direction régionale des douanes, les opérateurs portuaires, les concessionnaires, pour créer l'outil adapté aux besoins de tous et en mesure de préparer l'avenir des ports régionaux.

# Le Port de Bretagne aujourd'hui :



Le port de Bretagne représente un trafic de près de 8 millions de tonnes réparties sur les trois sites portuaires de Brest, Lorient et Saint-Malo.

Il peut réceptionner tous les types de trafic et traite aujourd'hui :

- près de 2,5 millions de tonnes de vracs agroalimentaires,
- 2 millions de tonnes de produits pétroliers,
- 1,3 millions de matériaux de construction,
- 1 millions de tonnes d'engrais et de produits chimiques,
- 230.000 tonnes de produits de recyclage (ferraille).

Le port de Bretagne c'est aussi le transport de près de 3 millions de passagers (croisière, côtier et ferrys) et 500.000 tonnes transportées sur ferrys pour le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes.



Le trafic conteneur sur Brest a atteint en 2011 54.190 EVP, en progression de +27%, et confirme son positionnement en tant que plateforme logistique nationale.

Le port de Bretagne permet de mettre toutes les unités de production bretonnes à moins de 1heure30 d'une plateforme logistique multimodale desservie par voies maritime, routière et ferroviaire.

Il représente près de 8698 m de quais accostables dont 7368 m à -10CM ; 20 grues, 3 silos, 2 entrepôts frigorifiques, 3 feeders conteneur hebdomadaires, 37 opérateurs portuaires, 4500 emplois dans le secteur du transport maritime.

Ces ports à taille humaine sont également la garantie d'une qualité de service supérieure : sûreté marchandises, continuité des services portuaires, réactivité et prestations sur mesure qu'il est difficile de proposer par ailleurs.



## AU CARREFOUR DES ROUTES MARITIMES ET DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE BRETON

### 1er port breton pour les trafics conteneurs

- 3MT en 2011
- Vrac agros, hydrocarbures, biocarburants, marchandises diverses, conteneurs (3 feeders hebdomadaires CMA-CGM, MAERSK, MSC),
- terminal multimodal, paquebots



### 1er site français de réparation navale

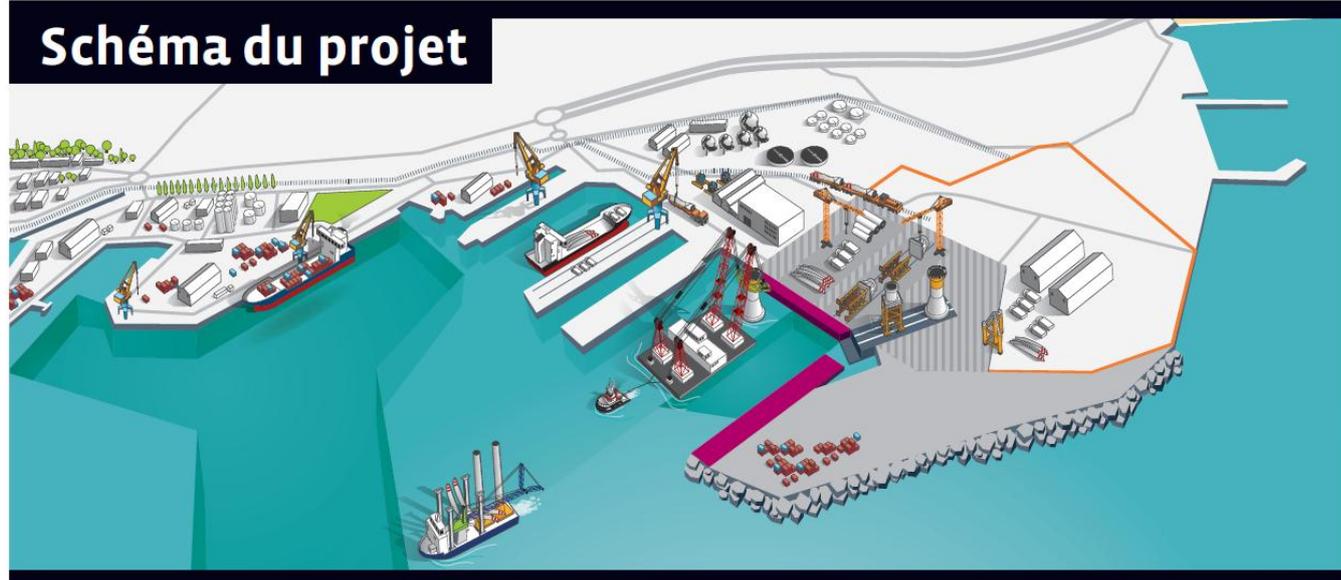
- Trois formes de radoub :
- Forme 3 : 420m x 80m – 3 grues de 15 à 150 T
- Forme 2 : 338m x 55m – 3 grues de 5 à 80 T
- Forme 1 : 227m x 34m – 1 grue de 30T
- Deux quais de réparation à flots de 320m et 400m
- 1 station de déballastage



### Le polder : une réserve foncière de 42ha pour les EMR

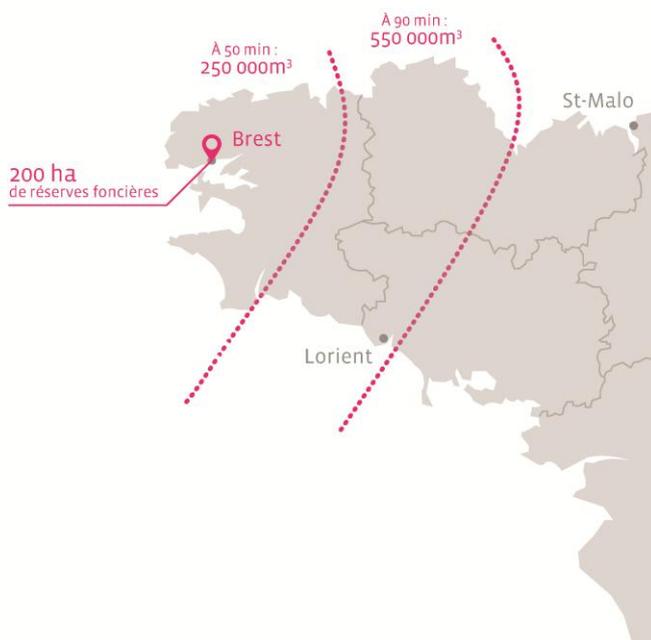
Éolien offshore, hydroliennes : un site à la mesure de vos projets

## Schéma du projet



Pour assurer, dans la durée, le développement du port de Brest au service de son territoire et de ses entreprises en favorisant des solutions innovantes (autoroute de la Mer, navette ferroviaire, énergies marines renouvelables, ...).

### Capacité de stockage sous température dirigée



### Projet autoroute de la mer



**Un projet structurant, une solution innovante et durable.**  
Service maritime RoRo - LoLo entre les ports de Leixoes - Brest - Liverpool et Brest (avec une connexion vers Dublin) / navette ferroviaire entre Brest et Rungis.

### 1er site français de réparation navale

- Trois formes de radoub :
- Forme 3 : 420m x 80m – 3 grues de 15 à 150 T
- Forme 2 : 338m x 55m – 3 grues de 5 à 80 T
- Forme 1 : 227m x 34m – 1 grue de 30T
- Deux quais de réparation à flots de 320m et 400m
- 1 station de déballastage



Contact :  
Port de commerce de Brest  
Jean-Christophe HATTENVILLE  
Délégué commercial  
02 98 46 87 15  
[www.brest.port.fr](http://www.brest.port.fr) [info@brest.port.fr](mailto:info@brest.port.fr)

Brest

Lorient

# RÉSULTATS 2011

## > TRAFIC TOTAL 1<sup>er</sup> PORT DE COMMERCE BRETON

|      |             |
|------|-------------|
| 2007 | 2 762 141 T |
| 2008 | 2 793 686 T |
| 2009 | 2 815 821 T |
| 2010 | 2 944 039 T |
| 2011 | 3 040 863 T |

## > MATIÈRES PREMIÈRES AGROALIMENTAIRES

|      |             |
|------|-------------|
| 2007 | 969 620 T   |
| 2008 | 1 012 220 T |
| 2009 | 1 140 651 T |
| 2010 | 1 005 753 T |
| 2011 | 1 114 590 T |

## > VRACS SOLIDES NON AGRO

|      |           |
|------|-----------|
| 2007 | 539 609 T |
| 2008 | 502 929 T |
| 2009 | 389 818 T |
| 2010 | 550 828 T |
| 2011 | 561 862 T |

## > HYDROCARBURES

|      |           |
|------|-----------|
| 2007 | 917 436 T |
| 2008 | 906 322 T |
| 2009 | 905 471 T |
| 2010 | 957 318 T |
| 2011 | 843 831 T |

## > MARCHANDISES DIVERSES

|      |           |
|------|-----------|
| 2007 | 335 476 T |
| 2008 | 372 215 T |
| 2009 | 379 881 T |
| 2010 | 430 140 T |
| 2011 | 520 580 T |

### dont conteneurs

54 190 EVP

## > TRAFIC PASSAGERS

Paquebots  
croisières  26 794

# Port de Lorient

## LE PORT DE COMMERCE DE LORIENT, VECTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL



Participant pleinement au développement économique de la Région Bretagne, le port de commerce de Lorient y occupe une position majeure pour l'importation de vrac agro-alimentaires et de produits pétroliers. Depuis le 1er janvier 2009, la Région a confié, par contrat DSP, la concession de cet outil logistique majeur à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan pour 10 ans.

### Des équipements modernes et performants

Doté d'équipements performants permettant le déchargement de navires à forte cadence (jusqu'à 20 000 T/jour) et pourvu d'une station de transit rail-route permettant une liaison directe entre le navire et le train, le camion et le silo, le port de commerce de Lorient dispose également d'un entrepôt frigorifique d'un volume de 22 400 m<sup>3</sup> (3 chambres froides jusqu'à -25°C ; 3 700 T stockage de masse / 2 600 T emplacements palettes ; froid positif : 2 000 m<sup>2</sup> ; 10 portes camions avec sas et niveleurs ; 7 portes en continuité avec quai maritime.

### Chiffres-clés 2011

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Vrac agro :             | 1 039 835 T      |
| Vrac de construction :  | 593 050 T        |
| Hydrocarbures :         | 951 593 T        |
| Marchandises diverses : | <u>103 666 T</u> |

Trafic total : 2 688 144 T



### Les perspectives pour les années à venir :

Pôle logistique capital contribuant fortement au dynamisme de l'économie régionale, le port de commerce de Lorient, pour renforcer sa compétitivité, s'est engagé dans un processus de développement :

- Investissements de capacité :
- Extension des capacités d'accueil
  - (fin de sur-creusement chenal en 2012)
  - Nouvel appontement sablier en 2013



→ Plan environnemental

- Développement d'une interface Ville/Port de qualité
- Projet de lieu d'accueil du public
- Objectif de certification ISO 14001 à échéance mi- 2012 et obtention du label Ecoports fin 2012
- Contribution au report modal régional

→ Axes de développement :

- Développement activité vrac agro
- Vrac minéral (sables, ciment, clinker)
- Optimisation foncière de la zone portuaire
- Développement du cabotage
- Filière non OGM
- Obtention agrément PEC fruits et légumes et bois
- Activités éoliennes
- Feederling

Participant pleinement au développement économique de la Région Bretagne, le port de commerce de Lorient est prêt à étudier toute implantation sur ses zones d'activité.

**Contact presse :**

**Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan**

Direction de la communication

Anita Le Bourhis – Chargée de communication

Tél : 02 97 02 40 08

Mail : a.lebourhis@morbihan.cci.fr

Brest

Lorient

## RÉSULTATS 2011

### > TRAFIC TOTAL

|      |             |
|------|-------------|
| 2007 | 2 858 566 T |
| 2008 | 3 010 879 T |
| 2009 | 2 550 288 T |
| 2010 | 2 659 954 T |
| 2011 | 2 688 144 T |

### > Flux 2011

Import **2 638 463 T**

Export **49 681 T**

### > AGROALIMENTAIRE

|      |             |
|------|-------------|
| 2007 | 1 044 851 T |
| 2008 | 1 228 597 T |
| 2009 | 904 978 T   |
| 2010 | 1 018 253 T |
| 2011 | 1 039 835 T |

### > HYDROCARBURES

|      |             |
|------|-------------|
| 2007 | 1 096 085 T |
| 2008 | 1 008 742 T |
| 2009 | 1 029 825 T |
| 2010 | 987 515 T   |
| 2011 | 951 593 T   |

### > VRACS DE CONSTRUCTION

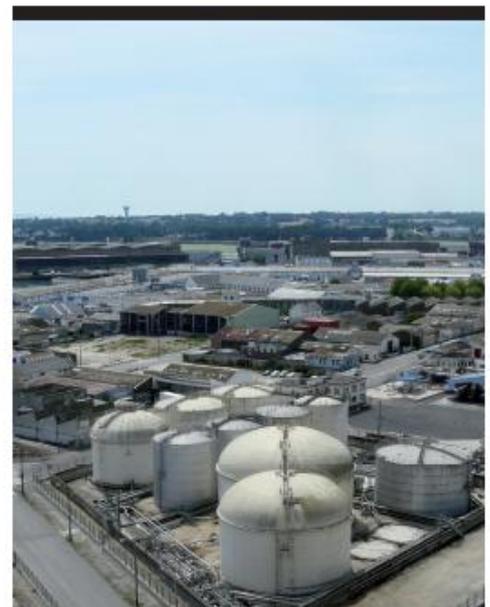
(sable et ciment)

|      |           |
|------|-----------|
| 2007 | 595 674 T |
| 2008 | 640 236 T |
| 2009 | 506 638 T |
| 2010 | 561 219 T |
| 2011 | 593 050 T |

### > TRAFIC PASSAGERS

Paquebots  
croisières **3418**

Trans-Rade  
de Lorient **777 000**



# Port de Saint Malo

- **PORT TRANSMANCHE LE PLUS PROCHE POUR LES TRAFICS EN PROVENANCE OU À DESTINATION DES RÉGIONS ET DES PAYS DU SUD-OUEST DE L'EUROPE.**
- **PARTI DES PREMIERS PORTS FRANÇAIS POUR LE TRAFIC PASSAGERS.**
- **LA CONSTRUCTION ET LA RÉPARATION NAVALE, UNE OFFRE HISTORIQUE AU PORT DE SAINT-MALO.**
- **LA PLAISANCE, RAYONNEMENT DE L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE.**



Au pied des remparts qui ceignent la vieille ville, où naquirent de célèbres navigateurs aux noms prestigieux : Jacques Cartier, René Duguay-Trouin, Mahé de la Bourdonnais et Robert Surcouf, le Port de Saint-Malo possède une position géostratégique particulièrement attractive au cœur de l'Arc Atlantique.

Véritable porte d'entrée et de sortie pour de nombreuses importations et exportations, il apparaît largement ouvert sur le reste du monde.

Ses installations : écluses et pertuis, quais, entrepôts, terminaux, forme de radoub et grues ainsi que les services disponibles ; pilotage, remorquage, manutention, grutage, stockage et douanes se conjuguent pour faire du Port de Saint-Malo L'ESCALE PERFORMANCE.

Facilement accessible par des moyens de communication routiers, ferroviaires et aériens de qualité, le Port de Saint-Malo, de par la variété des services offerts, est une escale privilégiée du GRAND OUEST français.

### **Bassin Vauban**

- Superficie 15 ha
- 820 m de quais dont 385 m en eau profonde (Quai des corsaires)
- Accueil des navires jusqu'à 15 000 TPL :
  - 150 m de long
  - 21 m de large
  - 9 m de tirant d'eau
- Fonctionnalités :
  - Quai des Corsaires : fret et stockage
  - Quai d'honneur
  - Port de plaisance Vauban
  - Forme de radoub pour réparation des navires (124 m de long x 17,50 m de large x 7 m de tirant d'eau au maximum)

### **Bassin Jacques Cartier**

- Superficie 13 ha
- 500 m de quais en eau profonde
- Accueil des navires jusqu'à 15 000 TPL :
  - 150 m de long
  - 21 m de large
  - 9 m de tirant d'eau
- Fonctionnalités :
  - Quai Châteaubriand : fret et stockage
  - Quai Charcot : fret et stockage
  - Pôle Naval Jacques Cartier, pour les professionnels de la construction et la réparation navale.
  - 27 000 m<sup>2</sup> de superficie totale
  - 300 ml de quais
  - Quais d'armement
  - Darse / Elevateur 400 T
  - Cale sèche

### **Contact :**

4, avenue Louis Martin - 35400 Saint-Malo  
Tél. : +33(0)2 99 20 63 00 - Fax : +33(0)2 99 56 61 48  
[www.saintmalofougeres.cci.fr](http://www.saintmalofougeres.cci.fr)  
[contact@saintmalofougeres.cci.fr](mailto:contact@saintmalofougeres.cci.fr)



### **Bassin Bouvet**

- Superficie 12 ha
- 650 m de quais
- Accueil des navires jusqu'à 6 000 TPL :
  - 120 m de long
  - 16 m de large
  - 6 m de tirant d'eau
- Fonctionnalités :
  - Quai Nord : fret et stockage
  - Quai Trichet : criée



### **Bassin Duguay-Trouin**

- Superficie 15 ha
- 1 500 m de quais utilisables pour le trafic commercial
- Accueil des navires jusqu'à 6 000 TPL :
  - 120 m de long
  - 16 m de large
  - 6 m de tirant d'eau
- Fonctionnalités :
  - Quai Surcouf : fret et stockage
  - Pôle Technique Plaisance Duguay-Trouin, pour les professionnels de la "lière nautique."
  - 15 430 m<sup>2</sup> de terre-pleins
  - 320 ml de pontons (+580 ml à venir)
  - 600 m<sup>2</sup> d'aire publique de carénage
  - Quai Duguay-Trouin : grande pêche



St-Malo

Brest

Lorient

# RÉSULTATS 2011

## > TRAFIC MARCHANDISES

2011



1 831 764 T

## > TRAFIC CARGOS

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| Total                                | 1 306 709 T |
| Engrais                              | 750 596 T   |
| Nourriture animale                   | 160 990 T   |
| Soude - Acide phosphorique           | 118 328 T   |
| Bois sciés                           | 113 395 T   |
| Minéraux bruts (sel, pierre, granit) | 99 691 T    |
| Divers                               | 63 709 T    |

## > PASSAGERS

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| Total                  | 1 157 163 pax |
| Grande-Bretagne        | 415 108 pax   |
| Iles Anglo-normandes   | 474 301 pax   |
| Trafic côtier          | 234 428 pax   |
| Paquebots de croisière | 33 326 pax    |

## > FRET FERRIES

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Total                  | 525 055 T |
| Marchandises           | 205 565 T |
| Véhicules passagers    | 213 283 T |
| Véhicules marchandises | 106 207 T |

## > VÉHICULES

|              |   |
|--------------|---|
| Passagers    | <br>222 444 unités |
| Marchandises | <br>18 663 unités  |



# INTERVIEW



## LE GROUPE ROULLIER :

« LE PORT DE SAINT-MALO EST À LA FOIS UN OUTIL LOGISTIQUE ET ÉCONOMIQUE QUI NOUS PERMET DE PROPOSER UNE OFFRE DE PRODUITS À LA CARTE ADAPTÉE AUX BESOINS DE NOS CLIENTS »

**Pouvez-vous nous décrire en quelques mots votre activité (volume, valeur, export, import, lieu d'implantation) ?**

Cela fait déjà près de 50 ans que le Groupe ROULLIER est installé sur le port de Saint-Malo. Saint-Malo fut à la fois un choix historique et économique : le port de Saint-Malo accueille en effet des navires de tonnage correspondant à nos optimums de fret, ce qui a permis une installation pérenne de notre activité d'agro-industrie en Bretagne.

Les activités du Groupe ROULLIER se sont diversifiées et comprennent aujourd'hui l'agrofourniture, l'agrochimie, l'agroalimentaire, afin de proposer des produits de nutrition végétale, animale et humaine.

Le Groupe est présent dans 40 pays et regroupe plus de 6000 collaborateurs. Il a réalisé un chiffre d'affaires de 3 milliards euros en 2011, dont 70% dans l'agro industrie et une part importante dans les filiales internationales du Groupe.

À saint Malo, nous réalisons environ 800.000 tonnes de produits pour l'agrofourniture et l'agrochimie au total des imports et exports.

**Pour quelles opérations (type de marchandises, provenance et destination) et depuis combien d'années utilisez-vous les services du port de Saint-Malo ?**

Nous utilisons les services du port de Saint-Malo depuis notre installation pour l'approvisionnement de nos usines en matières premières et l'exportation d'engrais manufacturés.

Les matières premières proviennent des pays de l'Est, d'Afrique du Nord ou du port d'Anvers. Elles sont conditionnées en vrac ou en citernes (liquides), dans des navires de 3000 à 10000 tonnes.

Pour l'export, les produits sont conditionnés en vrac ou ensachés en big bag, et partent sur les zones de proximité du Royaume-Uni et de l'Irlande. Nous réalisons également d'autres opérations d'export sur d'autres contrées de manière moins régulière.

**En quoi cette offre portuaire de proximité contribue-t-elle à la performance de vos activités logistiques en Bretagne ?**

Le Groupe ROULLIER est présent dans le port de Saint-Malo car il doit pouvoir réceptionner les matières premières et les transformer dans les sites industriels les plus proches possibles de ce port.

Il s'agit en effet de produits pondéreux à destination des zones agricoles situées dans la zone de chalandise du port de Saint-Malo et qui sont les plus proches des usines de production, ceci afin d'éviter du transport par camion à travers la France.

## **Quelles sont d'après-vous les spécificités de l'offre portuaire régionale ?**

Notre présence au cœur du port de commerce avec une activité industrielle reliée bord à quai est une spécificité remarquable.

La qualité de service, les prestations proposées, au niveau technique ou commercial correspondent parfaitement à nos besoins. Le port de Saint-Malo est un port en symbiose du tissu industriel local et en complémentarité d'action parfaite. En matière de produits pondéreux et de transports, la performance environnementale de la chaîne logistique dépend directement de la présence de ports de cette dimension. Notre installation à Saint-Malo met nos usines de production au plus proche de leurs bassins de consommation.

## **Les récents investissements réalisés dans le port de Saint-Malo ont abouti à proposer des surfaces de quai supplémentaires et à améliorer les conditions d'accès nautiques afin de permettre à des navires de plus grande capacité de venir faire escale dans ces ports : quels bénéfices cela vous apporte ?**

L'inauguration du quai Charcot a en effet eu lieu le 9 mars 2012. Pour nous, il s'agit d'une plateforme de développement à l'international. Nous arrivions en effet à saturation sur les installations actuelles. Ceci constitue une opportunité d'optimiser notre chaîne logistique à l'exportation. De plus, nous devons faire appel à des navires de plus grande capacité pour les flux internationaux, ce qui nécessite une adaptation des capacités d'accueil portuaires, avec un effet bénéfique sur nos coûts de transport.

## **Quels sont vos projets d'avenir et comment les ports bretons peuvent-ils participer à leur réalisation ?**

Le marché de l'agri fourniture va faire face à un raffermissement des prix des matières premières. Dans un contexte de prise en compte croissante des problématiques environnementales, nous nous dirigeons vers une nécessaire amélioration des techniques et technologies de la fertilisation.

Nous devons être en mesure de mettre au point des engrais plus précis, mieux adaptés aux besoins des zones agricoles qui nous entourent. Notre présence à Saint-Malo nous permet de proposer à nos clients des produits « à la carte », adaptés aux besoins des cultures et à l'agronomie du monde végétal.

Sur des plateformes portuaires de taille plus importante, les usines de fabrication ne permettent en effet pas d'aboutir à une telle spécialisation de l'offre, en raison des contraintes de ruptures de charges, de l'éloignement des bassins de consommation directs. Or les produits standardisés ne sont plus adaptés aux besoins actuels du marché.

Nous souhaitons également, au travers de notre installation sur le port, pouvoir approvisionner le Royaume-Uni qui peut être considéré comme une zone de proximité du port de Saint-Malo.

## **Monsieur Pierre Le Coz, Président de TIMAC AGRO, Saint-Malo**

# INTERVIEW

## ALIOUEST :



« L'ACTIVITÉ PORTUAIRE RÉGIONALE DOIT NOUS PERMETTRE D'IMPORTER AU MOINDRE COÛT LES MATIÈRES PREMIÈRE NÉCESSAIRES À NOTRE ACTIVITÉ. C'EST UNE CONDITION POUR LIMITER LE PRIX DES PRODUITS FINIS. »

### Description de l'activité :

ALIOUEST est une filiale du groupe coopératif Cecab (centrale coopérative agricole bretonne), actif dans quatre filières de production agroalimentaire : légumes, œufs, dinde et porc. Les adhérents de la Cecab commercialisent leurs productions transformées sous les marques telles que d'Aucy, Matînes, GAD, ... Créé en 1968, ce groupe génère 1,3 milliards de chiffre d'affaires et emploie 5200 salariés, principalement en Bretagne. Basée à Saint-Allouestre (56), ALIOUEST est dédiée à l'alimentation animale pour les adhérents éleveurs de la coopérative.

### La prise en charge des ports par la Région influe-t-elle de manière positive sur l'évolution économique de la Bretagne ?

Pour des raisons économiques et pratiques, il est important que la Bretagne ait une bonne maîtrise de son activité portuaire. Sur les 8 millions de tonnes de trafic enregistrées sur le « port de Bretagne », l'agroalimentaire est le secteur qui pèse le plus.

Des ports performants et efficaces permettent de baisser le prix de revient des matières premières que nous devons importer. Ce qui réduit le coût des aliments pour animaux que nous fabriquons pour les éleveurs et les filières de productions animales bretonnes, et donc celui des produits finis.

### Un appel d'offres a été lancé en 2008 lors du renouvellement des contrats de concession de Brest et de Lorient : comment y avez-vous participé ?

Nous nous sommes inscrits dans le projet en énonçant nos besoins via l'Association des fabricants d'aliments du bétail (AFAB) qui réunit tous les acteurs de la nutrition animale bretonne concernés par l'acheminement de matières premières pour l'agroalimentaire. Ce travail en commun permet de mieux connaître les marchés et les flux, et d'orienter d'éventuels investissements en infrastructures (stockage, déchargement...). Nous tentons de chasser les surcoûts pour rester compétitifs. Nous souhaitons pouvoir travailler avec des services massifiés pour que nos matières premières arrivent dans nos usines au même prix que dans celles concurrentes du Nord de l'Europe.

### Quelles pistes sont à explorer pour améliorer la logistique en Bretagne ?

Le coût de la route augmente. Nous souhaitons qu'il soit accordé davantage d'intérêt au bateau et au train, des transports d'avenir. Mais pour la moitié des usines en Bretagne, les flux se font encore en camion sur les derniers kilomètres, faute d'embranchements ferroviaires sur tous les sites de production. Nous approuvons donc l'amélioration des interfaces port-fer, port-route et ferroute au travers de plates-formes communes. Nous travaillons aujourd'hui avec le conseil régional sur les projets en cours de réflexion.

**Hervé VASSEUR, Directeur D'Aliouest**

# INTERVIEW

## KAOLINS DE BRETAGNE



*Le Groupe IMERYS est le leader mondial des minéraux industriels. Le chiffre d'affaires de l'année 2011 s'élève à 3 675 M€ en hausse de près de + 10 % sur un an.*

*IMERYS est organisé en 4 branches d'activités opérationnelles : minéraux pour céramiques, réfractaires, abrasifs et fonderie; minéraux de performance et filtration ; pigments pour papier et emballage ; matériaux et monolithiques. IMERYS est en particulier n°1 mondial du kaolin pour papier.*

*La Bretagne produit environ 280.000 tonnes de kaolin soit plus de 90% de la production française.*

*Kaolins de Bretagne extrait et traite cette matière première, qui est utilisé dans diverses industries : céramique, papeterie, peintures, plastiques et caoutchouc, réfractaires, fibre de verre ou alimentation animale. Après extraction des carrières, la kaolin est transformé puis stocké en vrac, en big-bags ou en sacs.*

### **Pour quelles opérations (type de marchandises, provenance et destination) et depuis combien d'années utilisez-vous les services des ports de Brest, Lorient ou Saint-Malo ?**

Kaolins de Bretagne exporte une partie de sa production vers l'Espagne, ainsi que du sable à destination de Belgique au départ du port de Lorient.

### **En quoi cette offre portuaire de proximité contribue-t-elle à la performance de vos activités logistiques en Bretagne ?**

Cette offre nous permet d'utiliser la voie maritime plutôt que routière et améliore la performance environnementale de notre chaîne logistique. Par exemple, nous avons pu expédier 4000 tonnes au départ de Lorient à destination de l'Espagne, autrefois expédiées par camion.

### **Quelles sont d'après-vous les spécificités de l'offre portuaire régionale ?**

Le port de Lorient, de par sa taille limitée, nous permet d'obtenir une bonne qualité de service commercial qui aboutit à la construction de prestations « sur mesure » pour nos trafics. La proximité du service nous permet donc en effet d'obtenir de la flexibilité, ainsi que de l'écoute vis-à-vis de nos préoccupations.

### **Les récents investissements réalisés dans le port de Lorient ont abouti à proposer des surfaces de quai supplémentaires et à améliorer les conditions d'accès nautiques afin de permettre à des navires de plus grande capacité de venir faire escale dans ces ports : quels bénéfices cela vous apporte ?**

Tout ce qui aboutit à faire baisser le coût du transport est bénéfique pour l'activité de nos entreprises installées en Bretagne. Ces investissements peuvent également accompagner le démarrage de nouveaux types de trafics susceptibles de nous intéresser, notamment les services conteneurisés.

### **Quels sont vos projets d'avenir et comment les ports bretons peuvent-ils participer à leur réalisation ?**

Nous souhaiterions pouvoir utiliser les services portuaires du « Port de Bretagne » pour nos trafics export de kaolins et réaliser des expéditions de bigs bags ou palettes par conteneurs.

Pour cela, nous souhaiterions notamment pouvoir utiliser des surfaces pour la création de magasins bord à quai. Nous étudions ces possibilités avec les acteurs du port.

**Monsieur François SAVATIER, Directeur de KAOLINS de BRETAGNE**