

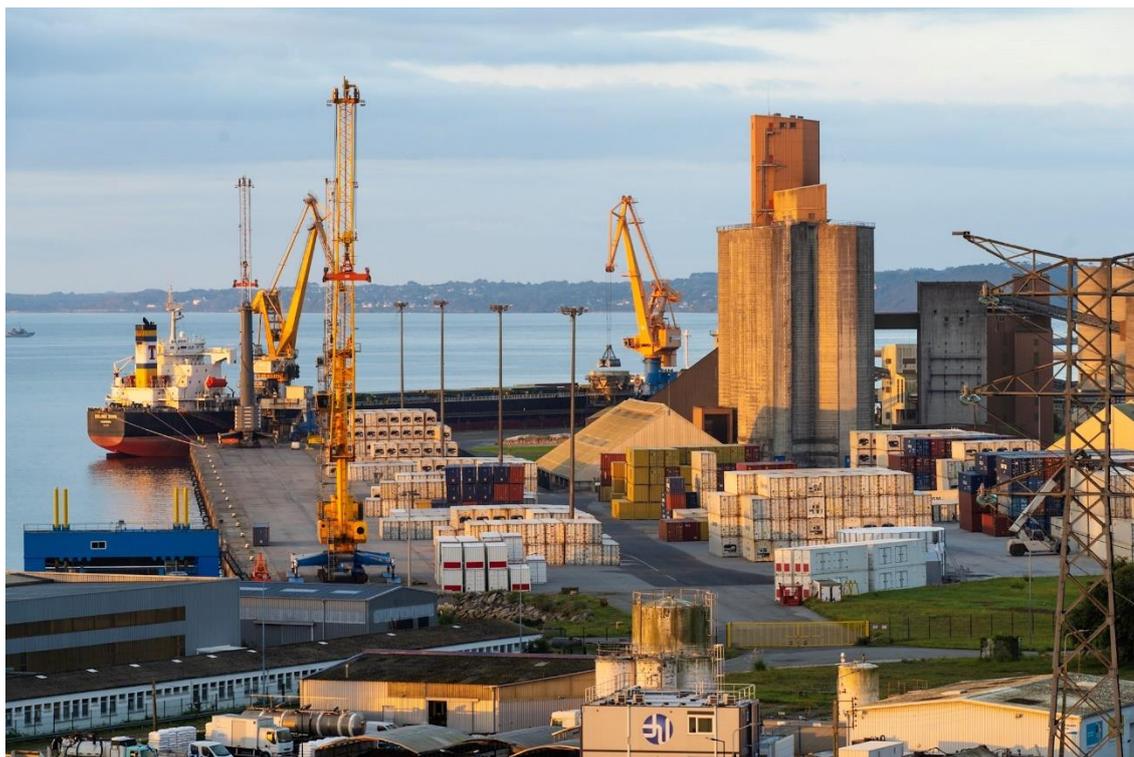
Communiqué

Brest, le 19 janvier 2024

La SPBB devient BrestPort : un nouveau modèle sur 40 ans permettant un plan d'entreprise de 900M€ et une identité renouvelée

Loïc Chesnais-Girard, président de la Région Bretagne et de la Société Portuaire Brest Bretagne (SPBB) et Christophe Chabert, président du directoire de la SPBB, ont présenté ce 19 janvier les grandes orientations stratégiques du plan d'entreprise de la SPBB pour les quarante années à venir. Ce plan ambitieux de développement d'un montant total de 900 M€, dont 500 M€ sur les dix premières années, a été approuvé par la Région Bretagne - propriétaire et autorité concédante - après l'approbation des autres actionnaires du port, Brest métropole et la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO). Ce plan est bâti autour de cinq grands enjeux*. Le financement est partagé entre la Région Bretagne, sur les infrastructures historiques, les actionnaires de la SPBB, sur les développements d'activités, l'Europe et l'ADEME, en appui sur le #RTET et #France2030, et, enfin, la Société Portuaire Brest Bretagne, en autofinancement. Signe d'un renouveau, une nouvelle marque, BrestPort, a également été dévoilée.

La Société portuaire Brest Bretagne (SPBB) a été créée il y a trois ans avec mission d'exploiter le port de commerce dans un **format nouveau, unique en France** : une **concession de 40 ans**, couvrant un **périmètre de responsabilité plus étendu**. Elle représente un engagement fort pour le développement du port, de son territoire et de ses entreprises, qui va permettre d'engager plus avant les transitions et de **renforcer l'économie portuaire**.



Faire de Brest un port entrepreneur, qui consolide ses filières historiques et s'engage dans les transitions

Le port de Brest complètera ses activités traditionnelles axées sur la logistique et la manutention des marchandises en diversifiant **ses champs d'intervention**. L'ambition est grande et le port contribuera au **développement des énergies renouvelables offshore** avec également pour mission d'attirer des investissements, de bâtir des partenariats publics-privés, ou encore d'incuber des entreprises maritimes.

Son modèle économique lui permet d'exploiter les superstructures, les infrastructures et le plan d'eau sur le périmètre concédé (**200 ha**) et donc d'assumer un rôle élargi, opérationnel en termes d'activités et d'investissements sur le long terme, tout à fait compétitif par rapport aux grands ports maritimes.

Si les **filières historiques restent dynamiques** (matières premières agricoles, conteneurs, réparation navale...), leurs consolidations nécessitent une **mise à niveau des équipements et infrastructures existantes**. Le port de Brest doit aussi **intégrer les transitions qui s'imposent** : nouveaux usages sur le marché alimentaire animal, développement des énergies marines, décarbonation des transports (ferroviaire, nouveaux carburants, propulsion vélique, électricité à quai...) tout en tenant compte de la tension foncière et de l'objectif ZAN qui consiste à limiter toute extension de l'artificialisation des sols d'ici 2050.

Un modèle autour de 5 enjeux industriels portant Brest vers un développement durable et pérenne

- **Le port de service**, autour de la **Forme 1** et de **l'élévateur à bateaux qui pourra aller jusqu'à 650 tonnes**. Travaillant en complémentarité avec Lorient et Concarneau, il pourra offrir une capacité d'accueil supplémentaire à des navires de taille moyenne sur pontons et l'accès à la mer pour des acteurs industriels ou logistique des transitions maritimes, énergétiques ou écologiques ;
- **La plateforme logistique multimodale** (mer, route, train), située au cœur du réseau européen (RTE-T) et consolidée autour de deux métiers, les matières premières agricoles (MPA), avec la plateforme Bunge, et les conteneurs, dans une organisation décarbonée : rail, logistique du dernier km, lignes décarbonées, produits bio...
- **La réparation navale durable**, mais aussi la déconstruction, autour des **formes de radoub 1, 2 et 3**, dont les **outillages, uniques en Europe**, datent de plus de 50 ans. Leur **modernisation s'impose donc dans les 10 ans à venir** en même temps que leur **adaptation aux dernières normes environnementales et leur électrification**.
- **Le service des énergies**, avec son quai dédié, doit opérer une mutation pour aller vers des **carburants moins carbonés** (Bio-GNL, H2...), **l'autoproduction solaire, l'électrification des quais...**
- **L'accueil des EMR (énergies marines renouvelables)**, sur le polder, sera essentiel pour répondre aux ambitions nationales en matière d'**éolien en mer, notamment flottant**. Le port de Brest va privilégier une activité axée sur la **réalisation des flotteurs**, avec une surface disponible de plusieurs dizaines d'hectares sur le terminal industriel, tandis que le port de Lorient, proche des futurs parcs de Bretagne sud, proposera une activité de service (préparation des derniers maillons des câbles ou lignes de mouillage et base de maintenance).

Enfin, la zone portuaire, dans un contexte de forte tension foncière, pourra **accueillir, sur des espaces gagnés, des industries des transitions** autour de la distribution d'énergies décarbonées, la propulsion vélique, la logistique décarbonée, l'innovation maritime ou la réparation durable. Le financement est la conjonction de l'engagement de l'Autorité concédante à 23%, des actionnaires à 13%, des emprunts bancaires à 15%, des subventions à 13% et des revenus générés par BrestPort à hauteur de 31%.

Une nouvelle marque

Dans le cadre du plan d'entreprise, la société portuaire a développé avec l'aide de l'agence Why une nouvelle marque. Objectif : véhiculer une image en cohérence avec ses ambitions et révélant l'agilité de ses structure, adossée à la force de ses actionnaires publics.

Une nouvelle identité visuelle a été créée pour aider à identifier le port de manière claire et impactante :



Le nom BrestPort : il se comprend autant dans l'Hexagone qu'à l'international et apporte les notions d'internationalisation des échanges et de l'ouverture du port sur le monde.

La typographie et les couleurs : la police de caractères et les couleurs sont celles de la Région Bretagne et marquent l'appartenance du port de Brest à la collectivité et à ses ambitions pour ses ports : une Bretagne, plusieurs quais.

La baseline : « À la pointe de l'Europe » est la signature de la marque BrestPort, un slogan qui contribue à sa reconnaissance et à son image de port à la pointe, tant du point de vue géographique que de l'innovation et son intégration au réseau central RTE-T.

Bilan 2023 du port de Brest

En 2023, le port de Brest a réalisé un **trafic de 2,650 MT (+4%)** et un **chiffre d'affaires** en hausse de **+5%**. **On note 786 escales de navires, soit 10 % de plus qu'en 2022.**

Au commerce : les entrées de **matières premières agricoles solides** progressent de **+5 %** à 712 408 tonnes et les **exportations d'huiles de colza et de soja** progressent de **+17 %** à 136 547 tonnes.

Les trafics de **vracs solides non-alimentaires** sont stables à **606 104 tonnes**.

L'année 2023 a été marquée par une **progression des entrées de carburant** à 821 839 tonnes **(+ 2%)**.

Les **marchandises diverses** progressent de **+21 %** à 250 381 tonnes. Toutes les catégories de marchandises sont favorablement impactées et notamment les **éléments d'éoliennes** à 40 287 tonnes. Les **exportations de viandes de volailles** restent dynamiques à **+ 11 %** de même que les **exportations de poudre de lait** à **+2 %**. Côté **marchandises diverses**, machinerie, groupes électrogènes, algues, engrais, petfood et autres marchandises ressortent à **plus de 37 % du total**. Après une progression de **+5 %** en 2022, le trafic de **conteneurs** progresse de **+2 %** en 2023 et ressort à 28 382 TEU.

Enfin, le port de Brest a accueilli **23 escales de paquebots de croisière en 2023** (21 en 2022) et 33 968 passagers (21 000 en 2022).

L'activité de réparation navale a été très dynamique avec **61 navires reçus** en 2023, contre 51 en 2022. 39 navires ont en effet été accueillis en formes de radoub contre 35 en 2022 et 22 navires l'ont été aux quais de réparation contre 16 en 2022. Le **nombre d'heures de grues vendues** ressort à la baisse à **9 668 heures**. 30 navires, dont 24 bateaux de pêche, ont également été démantelés dans la forme de radoub n°1, l'un des trois sites portuaires français agréés.

* Le plan d'entreprise de la SPBB s'inscrit dans la **nouvelle stratégie portuaire régionale**, « la Bretagne : un port, plusieurs quais », au service de la transition énergétique, du développement territorial et des mutations des entreprises et filières vers une économie décarbonée. En résumé, la Région attend de ses **ports** qu'ils soient **propres, sobres et producteurs d'énergie renouvelable**.

A propos de BrestPort

***BrestPort** est la marque de la **Société portuaire Brest Bretagne (SPBB)**, société gestionnaire du **Port de Brest** depuis le 1^{er} janvier 2021 pour la concession comprenant les activités de commerce, industrie, réparation navale et énergies.*

*Les **trois actionnaires fondateurs** de cette société anonyme au capital social de 1 million d'euros, sont :*

- . **Région Bretagne**, actionnaire à 51% et autorité concédante du port*
- . **Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO)**, actionnaire à 39%*
- . **Brest métropole**, actionnaire à 10%.*

Contacts presse :

Blandine Kermarec : T. 02 98 00 38 54 – presse@brest.port.bzh

Agathe Le Guillou - Développement commercial BrestPort – T. 02 98 14 77 36 & 06 60 93 74 - agathe.leguillou@brest.port.bzh

Odile Bruley – Service presse Région Bretagne : 06 76 87 49 57 - presse@bretagne.bzh