

## BrestPort

BrestPort est la société portuaire privée détenue par la Région, la CCI et la métropole, chargée d'exploiter le port de commerce de Brest.

Elle a signé en 2024 un nouveau contrat de concession de 40 ans d'exploitant du Port de Brest dans les activités de commerce, industrie, réparation navale et énergies.

### Contact :

Agathe Le Guillou

Responsable développement commercial et marketing

06 60 93 74 28

agathe.leguillou@brest.port.bzh

## BrestPort Le futur nous engage

### EN BREF.

L'éolien offshore représente une opportunité sans précédent pour l'économie maritime française, promettant des retombées économiques significatives à travers la création d'emplois et l'investissement dans les régions côtières. L'essor de cette production d'énergie marine décarbonée constitue une opportunité de développement économique majeure pour la grande région maritime qu'est la Bretagne. Elle réduira sa dépendance énergétique en devenant progressivement une région exportatrice d'électricité.

Cette contribution s'attache à décrire les enjeux portuaires dans le cadre principal du développement de l'éolien en mer. La mutation des ports et l'aménagement de leurs infrastructures sera un élément clé.

BrestPort est conscient que ce développement pose des questions essentielles de cohabitation avec les activités maritimes existantes, au premier rang desquelles la pêche, l'impact sur l'environnement, la structuration socio-économique et l'impact sur le paysage. La prise en compte de ces différentes dimensions fondera l'acceptabilité de cette transition écologique et énergétique. Pour cela, la CRML (Conférence Régionale de la Mer et du Littoral) réunit l'ensemble des acteurs de la mer en Bretagne au sein de 5 collèges (collectivités, Etat, socio-professionnels, associations et syndicats). Elle a pour vocation à travailler sur l'ensemble des cartes mises au débat, dont celle des zones d'intérêts pour la pêche professionnelle.



## Contexte et opportunité

La France s'est lancée dans une campagne d'accélération du développement des EMR. L'objectif est le suivant : atteindre en 2050 les 45GW, ce qui représente 3 000 éoliennes réparties sur 50 parcs.

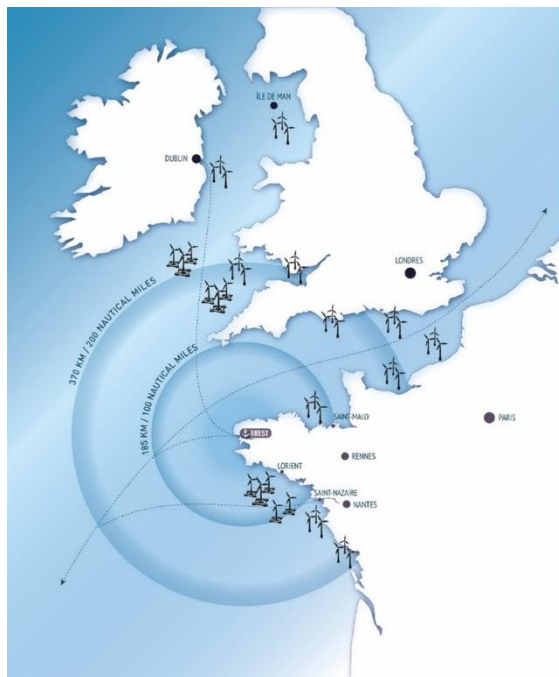
Dans le prolongement des annonces du Président de la République de février 2022, un «Pacte pour l'éolien en mer» a été signé entre les représentants de la filière et l'Etat pour déterminer une trajectoire de développement à moyen et long terme. À travers ce pacte, l'Etat s'engage à viser un volume minimal d'attribution d'appels d'offres de 2 GW/an pour l'éolien en mer dès 2025. Cette dynamique d'accélération va provoquer une augmentation de la demande d'espaces portuaires dans les prochaines années. Pour relever ce défi, au moins 80 hectares de surface et 2 kilomètres de quai seront nécessaires.

En juillet 2023, l'Etat a lancé des débats publics par façade avec l'objectif d'identifier des zones spécifiques pour le développement de l'éolien en mer. La zone NAMO, autour de la Bretagne, est celle sur laquelle repose l'ambition principale avec un objectif de 7 à 9GW, à attribuer avant 2033 et jusqu'à 25 GW pour 2050. Sachant que chaque parc de 1GW représente un investissement de 2Mld€, c'est plus de 50Mlds€ qui seront susceptibles d'être injectés dans l'économie du Grand Ouest et viendront nécessairement remodeler l'équilibre économique de la Bretagne et du port de Brest.

En 2013, la Région Bretagne lançait un plan de développement structurant pour le port de Brest qui visait à accueillir et développer les industries liées aux énergies marines par la réalisation d'infrastructures maritimes nouvelles et l'aménagement des surfaces disponibles du polder. Cette dernière a ainsi engagé 220 millions d'euros dans la construction de ce polder. Ce chantier capital est devenu un atout considérable : disposer d'un quai de 400 m dédié aux colis lourds et une surface de 40ha, totalement disponible en 2027 pour accueillir les industries de l'éolien.

Ce projet est aujourd'hui partiellement opérationnel, et son quai est utilisé depuis le 13 septembre 2022 :

- Haizea, fabricants de mâts d'éoliennes et de monopieux, a ainsi assemblé à Brest les mâts des 62 éoliennes du parc Ailes Marines de la baie de Saint-Brieuc. La société réalisera également entre 2024 et 2026 à Brest l'équipement des mâts des futurs champs de Yeu-Noirmoutier et de Dieppe-Le Tréport.
- Navantia-Windar a assemblé des éléments des jackets du parc éolien offshore de Saint Brieuc.
- Eolink prévoit de réaliser cette année l'assemblage du démonstrateur France-Atlantique de 5MW, comprenant l'intégration de la turbine et des pales à Brest.

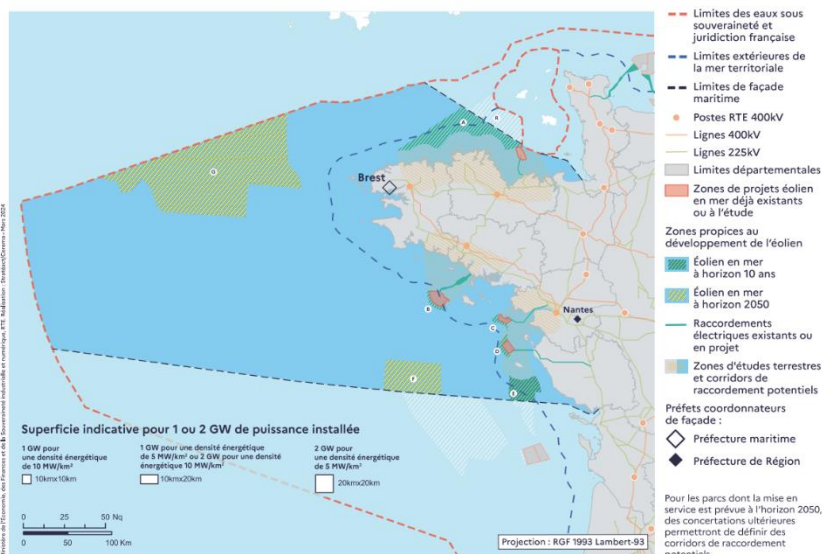


*Brest au cœur des parcs éoliens offshore  
Façade NAMO / mer Celtique*

## Le projet de développement EMR du port de Brest : entre spécialisation et alliance portuaire

Le port de Brest s'est positionné pour être le port de base du 1er appel d'offre commercial d'éolien flottant en France, l'AO5. À la suite de cet appel d'offre, des besoins considérables et des défis industriels significatifs sont attendus, qui feront appel aux compétences des ports de la façade celtique. La stratégie portuaire brestoise prend pour hypothèse l'assemblage de flotteurs en acier ou en béton jusqu'à 22 000 tonnes à Brest ainsi que leur stockage au port. Dans cette perspective de demande XXL, le port de Brest a choisi de s'appuyer sur une mutualisation des moyens avec ses voisins afin d'être compétitif et d'apporter aux futurs développeurs une offre cohérente. Cette stratégie s'inscrit pleinement dans l'une des 2 grandes orientations de la stratégie portuaire de la Région Bretagne. Il s'agit de coopérer entre les ports, de différencier la gouvernance en fonction du territoire, et d'associer les collectivités à la gouvernance. Pour le port de Brest, cela pourrait se traduire par le développement de la coopération technique et commerciale entre les ports de commerce et industriels bretons, afin de concrétiser l'idée d'une "Bretagne, un port plusieurs quais". Un protocole d'accord a ainsi été mis en place pour répondre de manière coordonnée à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Technologies avancées de systèmes énergétiques » lancé par l'ADEME avec les ports de Lorient et de Nantes-Saint-Nazaire. Cette alliance mise sur la complémentarité des trois places portuaires, qui possèdent chacune leur segment industriel de spécialité dans le domaine des EMR. Outre cet accord, Brest peut également compter sur un partenariat avec d'autres ports des régions celtiques, en particulier l'Irlande.

## Zones propices au développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans et à horizon 2050 / Nord-Atlantique – Manche Ouest



Une consultation publique se tient depuis novembre 2023 sur l'île de Jersey. Elle porte sur la possibilité de développer un parc éolien en mer de 1 GW dans le sud ouest des eaux territoriales de l'île, au nord du parc de Saint-Brieuc.

Le raccordement de la zone Roches-Douvres (R), se fera en Bretagne-Nord ou en Cotentin.

Sources : ADMIN EXPRESS (diGN 2022) ; EuroGlobalMap (©EuroGeographics 2022) ; SHOM

Dans cette coopération, Brest a choisi de s'orienter vers la pérennisation d'une activité d'assemblage et de fabrication des flotteurs, destinés aux futurs parcs européens de la zone Manche-Atlantique-mer Celtique. Brest doit aussi garder la capacité de réaliser l'ensemble de l'offre industrielle et être au rendez-vous des premières opportunités qui se présenteront. Elle intègre en particulier la possibilité de se reconcentrer sur des chantiers d'intégration des éoliennes, avec une alliance à construire sur la Manche, pour répondre aux hypothèses actuelles de zones éoliennes flottantes situées en Bretagne Nord.

Ce positionnement est indispensable pour répondre aux calendriers fixés par la feuille de route de l'Etat. Il va nécessiter d'adapter le polder et les quais attenants à des charges de plus en plus élevées, faciliter la mise à l'eau des flotteurs et mettre à disposition des développeurs, une aire industrialo-logistique adaptée au rythme d'installation et la taille XXL des composants. Cette capacité intégrera également la possibilité de stocker les flotteurs ainsi que les éoliennes assemblées sur le plan d'eau, dans les limites administratives du port d'une part et dans la rade d'autre part, en concertation avec toutes les autres parties prenantes (militaires, pêcheurs, plaisance, etc..).

### Financement et soutien pour la réussite des déploiements portuaires

Les investissements structurants initiaux ont été portés principalement par la Région Bretagne et les collectivités locales. Ils permettent d'envisager de manière très positive les échéances à moyen terme. En attendant la montée en puissance des EMR, qui prendra quelques années, le port de Brest se positionne déjà sur les premiers champs éoliens, et peut conserver en la matière l'avance fournie par la construction du polder.

Dans la phase suivante, indispensable pour répondre aux enjeux de la souveraineté

énergétique, l'Etat doit s'engager aux côtés des collectivités pour assurer et garantir les investissements en amont des revenus commerciaux attendus des développeurs. L'appel à projet (AAP) lancé en 2024 pour soutenir le développement des infrastructures industrielles et portuaires, doté de 200M€ ne sera pas suffisant. C'est plus d'un milliard d'euro qui seront nécessaires pour développer les infrastructures nécessaires d'ici 2050. La zone nord Atlantique-Manche ouest à elle seule est destinée à recevoir plus de la moitié du potentiel flottant d'ici 2050. L'investissement complémentaire sur le port de Brest est à lui seul estimé à plus de 200M€.

Ce financement devra être porté aussi par les acteurs économiques que sont les exploitants de ports, sur la base des données des développeurs et d'un plan d'affaire cohérent. La visibilité des volumes, le rythme des déploiements, la cohérence des données seront utilisés pour définir les coûts des prestations que devront accepter de financer et d'intégrer dans leur offre les développeurs. Ces coûts seront directement repris dans les tarifs d'électricité demandés.

Une partie de la taxe éolienne en ZEE (Zone Exclusive Economique) pourrait alors être orientée vers ceux qui investissent dans les infrastructures portuaires pour l'éolien en mer (Etat, régions, exploitants portuaires), et affectée aux projets dans le cadre de l'échange d'un échange état/région. Cela permettrait à la fois de garantir l'équilibre budgétaire pour financer le milliard évalué sur les infrastructures portuaires, et de sécuriser ce financement en amont des choix définitifs des développeurs sur leur modèle industriel.

**Ce calendrier doit s'appuyer sur un schéma de cohérence globale entre les objectifs de volume (9GW d'ici 2035 en zone NAMO), la définition des zones en mer (principalement en Bretagne Nord sur les cartes actuelles), le développement des infrastructures portuaires et le rythme de modernisation des connexions électriques élaborés dans le cadre du SDDR (schéma décennal de développement du réseau).**

### Cohérence de la chaîne logistique et industrielle

Plus de 6 000 emplois sont visés sur le port de Brest, en s'appuyant sur cette nouvelle filière EMR pour consolider ses activités historiques, développer un transport décarboné et une base logistico-industrielle de l'éolien en mer. Le développement de l'éolien en mer du Nord s'est fait autour de plateformes logistiques dédiées et d'usines déportées. Le port d'Esbjerg, qui a participé à plus de 90% de ce développement, est l'une des clés de cette organisation. Il s'est construit autour de deux principes : garder à proximité des quais les opérations de logistiques dédiées aux projets sous sa responsabilité, et développer dans les espaces rétro portuaires les activités industrielles complémentaires sous responsabilité privée. Cela lui garantit de maintenir une activité logistique indépendante de la compétition technologique. Cette logique doit prévaloir dans le schéma à venir, avec la

protection des espaces nécessaires à la logistique proche du quai tout en intégrant, quand c'est possible, les développements industriels complémentaires dans l'hinterland immédiat. C'est ainsi qu'il faut aborder la planification des quatre scénarios définis par façade, et permettre de maintenir cette cohérence entre l'industrie de fabrication et les développements logistiques.

Une spécialisation trop rapide de zones industrielles bord à quai peut conduire à sanctuariser un espace prometteur et faire naître une préférence technologique injustifiée. Ce choix serait d'autant plus pénalisant pour les ports concédés ou délégués qui gèrent leur outillage et doivent utiliser la fongibilité de ses activités pour générer le flux nécessaire à son activité.

### CONCLUSION

**Le port de Brest est idéalement situé au centre des gisements d'énergie éolienne en mer, des façades Nord-Atlantique, Manche-Ouest et mer Celtique. Cette position privilégiée a mené à la création d'un polder, fléché pour les activités EMR et dimensionné pour tenir la cadence d'une production éolienne soutenue.**

**En s'appuyant sur son potentiel marin et la possibilité offerte par l'éolien flottant, c'est un projet ambitieux dans lequel s'inscrit BrestPort pour permettre à la France d'être leader dans les EMR.**

**L'engagement des acteurs gouvernementaux, industriels, et sociaux est crucial pour transformer ce défi EMR en une opportunité d'amélioration continue et d'innovation. Les années 2026 et 2027 seront charnières. Elles verront se concrétiser les premiers travaux avec le lauréat de l'AO5, et valider les montants des soutiens étatiques nécessaires pour ces développements.**

**L'Etat devra cadencer son soutien aux infrastructures et à la modernisation du réseau électrique (SDDR) en cohérence avec le positionnement et le calendrier de développement des parcs. Il évitera une dispersion de l'effort, l'impréparation des infrastructures et le retard des développements.**



*Visualisation 3D d'un projet d'exploitation du terminal EMR*

