

TRANSPORT MARITIME

Des ports aux activités diversifiées bien ancrés dans leur territoire

L'interrégion accueille le siège de plusieurs grands armements français : Brittany Ferries, GENAVIR, Penn-ar-bed, Euronav, Compagnie Océane, Compagnie Maritime Nantaise, Finist'mer, V.Ships France, Yeu continent.

De nombreuses agences maritimes sont implantées dans les ports. Leur mission : effectuer au nom et pour le compte de l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte, les opérations que

le capitaine n'effectue pas lui-même (réception ou livraison des marchandises, connaissances*, approvisionnement du navire et de l'expédition, préparation de l'escale, assistance du navire pendant l'escale, gestion des supports ou des unités de transport multimodaux de la marchandise, réception des actes judiciaires ou extrajudiciaires, etc.). Elles peuvent assurer les missions du consignataire (négociation et conclusion des contrats, gestion

des finances, recherche de fret, contrats avec la clientèle, relations avec les autorités en charge des questions maritimes, etc.).

Face au risque de Brexit sans accord en 2019, dans le cadre des échanges avec l'Irlande et le Royaume-Uni, la demande française d'intégrer les ports bretons aux routes du corridor atlantique n'a pas été retenue.

349 navires de transport

| Pilotage* | Remorquage* | Navigation côtière* | Cabotage* national | Cabotage* international | Long cours* | Lamanage* navigation côtière | TOTAL |
|-----------|-------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-------------|------------------------------|-------|
| 18 | 25 | 246 | 23 | 12 | 2 | 23 | 349 |

Navires actifs au moins un jour en 2019, cela ne préjuge pas de l'activité réelle des navires ; hors navires à utilisation commerciale (NUC). Source : DGITM/DAM/SDSI

Les armements font face à la nouvelle réglementation mondiale visant à réduire l'émission de soufre des navires⁽¹⁾.

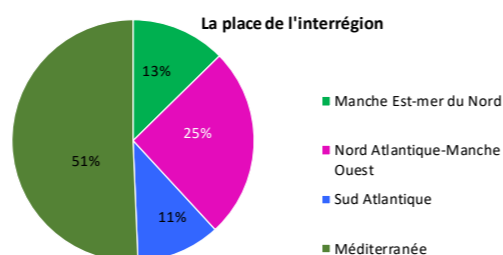
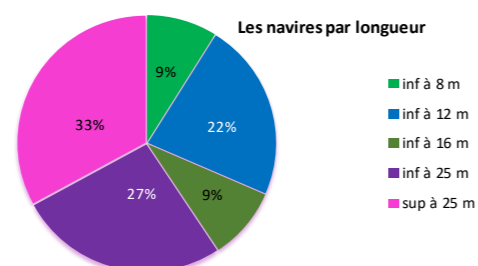
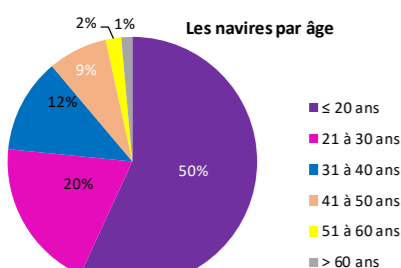
La plupart des navires de l'interrégion ont été équipés de scrubbers, dispositifs d'épuration des gaz d'échappement dont le principe de fonctionnement repose sur le lavage à l'eau des gaz d'échappement.

Pour d'autres navires, le choix s'est porté sur un changement de carburant et notamment le recours au gaz naturel liquéfié (GNL).

Cela concerne essentiellement des projets de construction, mais il faut noter le cas de la drague aspiratrice SAMUEL DE CHAMPLAIN, construite en 2001, dont le site d'exploitation

habituel est l'estuaire de la Loire et dont les nouveaux moteurs fonctionnent au GNL.

La troisième option qui s'offre aux armements pour se mettre aux normes est d'opter, avec forcément un surcoût, pour le fioul marin à très basse teneur en soufre à la place du fioul lourd utilisé traditionnellement.

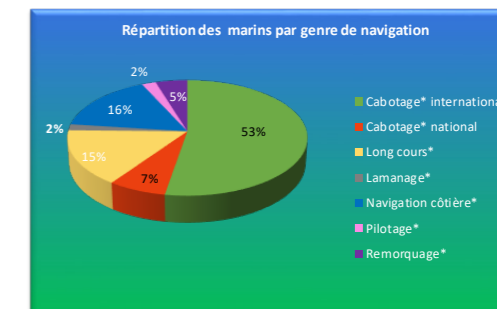
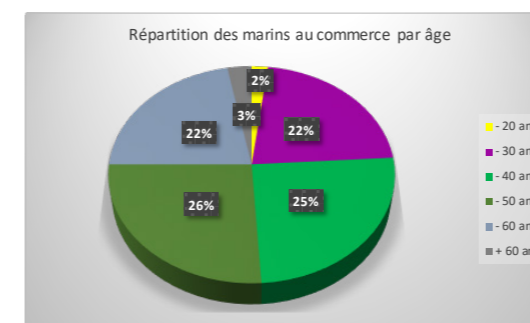


37 % des marins de métropole

Le nombre de marins au commerce identifiés dans l'interrégion est resté stable entre 2018 et 2019 (+0,33%).

| | - 20 ans | - 30 ans | - 40 ans | - 50 ans | - 60 ans | + 60 ans | TOTAL |
|------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| Pilotage* | 7 | 12 | 23 | 50 | 46 | 8 | 146 |
| Remorquage* | 6 | 26 | 59 | 116 | 112 | 12 | 331 |
| Navigation côtière* | 46 | 161 | 227 | 291 | 315 | 78 | 1 118 |
| Cabotage* national | 30 | 70 | 109 | 144 | 127 | 9 | 489 |
| Cabotage* international | 39 | 1021 | 929 | 886 | 702 | 76 | 3 653 |
| Long cours* | 5 | 204 | 362 | 307 | 177 | 23 | 1 078 |
| Lamanage* navigation côtière | 1 | 14 | 36 | 42 | 22 | 3 | 118 |
| TOTAL | 134 | 1 508 | 1 745 | 1 836 | 1 501 | 209 | 6 933 |

Marins actifs identifiés dans l'interrégion en 2019, cela ne préjuge pas du lieu d'activité réel des marins. Source : DGITM/DAM/SDSI

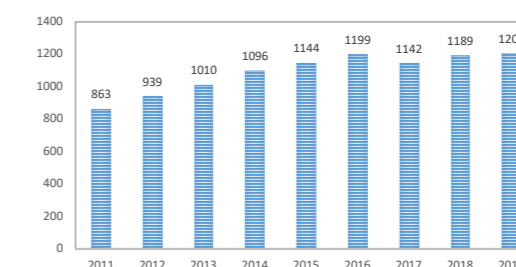


La très grande majorité des marins navigue

- au cabotage* international (53 %),
- en navigation côtière* (16 %),
- au long cours* (16 %).

Certains emplois non traditionnellement marins (hôtesses, personnel d'entretien, etc.) sont occupés par du personnel identifié comme marin.

1 204 femmes sont identifiées marins au commerce dans l'interrégion



La prévention, une priorité de la DIRM NAMO

Les travaux initiés par l'Institut maritime de prévention (IMP) concernant la mise en place d'une formation sur la qualité de vie au travail (QVT), auxquels la DIRM NAMO participe, se sont poursuivis.

Cette formation est destinée aux futurs référents QVT des ar-

mements, cadres d'armement, membres du comité social et économique des entreprises ou salariés volontaires pour s'impliquer dans cette démarche d'amélioration de qualité de vie au travail dans leur armement.

La DIRM NAMO participe également aux travaux concernant

les métiers émergents pour les énergies marines renouvelables dans le cadre du plan régional santé travail.

6 367 visites médicales de marins au commerce

14 ports de commerce, 39 millions de tonnes de trafic

Les ports de l'interrégion ont vu leur activité globalement baisser et repasser en dessous de la barre des 40 millions de tonnes de marchandises. Le trafic du port de Nantes Saint-Nazaire a été ralenti en 2019, notamment par le conflit lié à la réforme des retraites. Comme tous les grands ports français, Nantes Saint-Nazaire a fait face à des annulations d'escales en fin d'année. Le trafic a été aussi affecté par l'arrêt technique de la raffinerie de Donges.

Le tonnage des ports de commerce actifs en 2019 s'établit à 39,3 millions de tonnes. Les quatre premiers de ces ports (Nantes Saint-Nazaire, Brest, Lorient et Saint-Malo) couvrent plus de 95 % du trafic de l'interrégion.

Avec 78 % du trafic des ports de l'interrégion (30,7 millions de tonnes), le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

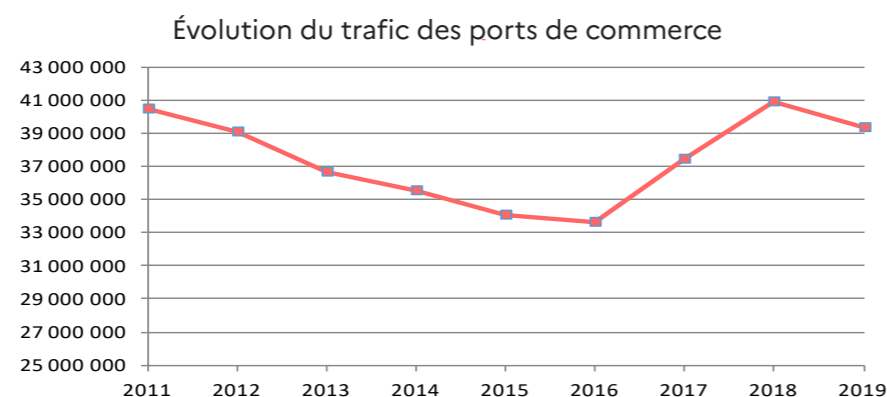
occupe une place à part. C'est le 4^{ème} port national et le 1^{er} de la façade atlantique.

Les travaux d'élaboration du nouveau plan stratégique du port de Nantes Saint-Nazaire ont débuté pour développer sa compétitivité et son positionnement dans le monde économique international et local.

Les autres principaux ports de trafic de marchandises sont Brest (2,7 millions de tonnes), Lorient (2,7 millions de tonnes),

Saint-Malo (1,3 million de tonnes) et Les Sables d'Olonne (0,9 million de tonnes). Ils couvrent environ 19 % du trafic.

Dans l'ensemble, les entrées de marchandises sont nettement supérieures aux sorties. Elles représentent environ 70 % du trafic. Ce sont majoritairement des approvisionnements de produits énergétiques et de marchandises en vrac destinés au BTP (ciment, sable) ou à l'agriculture (engrais, alimentation du bétail).



Sources : port Nantes Saint-Nazaire, Observatoire régional du transport de Bretagne

Pilotage*, lamanage et remorquage

Sept stations de pilotage* sont implantées sur la façade maritime NAMO (cinq en Bretagne et deux dans les Pays de la Loire). Face au regain global de trafic du port de Nantes Saint-Nazaire des dernières années, la station

de pilotage de la Loire a recruté deux pilotes supplémentaires.

LA COURONNÉE IV de la station de la Loire est basé à Saint-Nazaire. Construit en 2007, il sert de base avancée et stationne en

permanence à 12 milles au large, au point où les pilotes prennent en charge les navires montant en Loire, ou quittent ceux qui en sortent (« zone d'attente »).

En 2019,

- La station de la Loire a reçu LA CONCORDE, navire neuf de 17,5 mètres construit par les chantiers Bernard (Locmiquelic dans le Morbihan).
- La station de Brest-Concarneau-Odet a acquis une pilotine de 14 mètres, L'HERMINE construite en 2012 qui a remplacé LA VANDRÉE construite en 1995 affectée depuis 2018 à la station de Roscoff-Morlaix.



- La station des Côtes-d'Armor est quant à elle en recherche d'une pilotine d'occasion pour Tréguier.

Lors des escales de navires, les pilotes sont en relation étroite avec les diverses entreprises spécialisées dans le lamanage* pré-

sentes dans les grands ports de commerce de l'interrégion. Ces dernières assurent l'ensemble des opérations d'amarrage et de largage des navires. Les pilotes travaillent également avec les entreprises de remorquage* qui assistent les navires lors de leurs manœuvres. Les missions

de lamanage et de remorquage sont souvent assurées par les exploitants des équipements portuaires, voire par les pilotes, mais quelques sociétés existent également, notamment à Brest, Lorient ou Nantes Saint-Nazaire.

Brittany Ferries, premier employeur de marins français

131 navires assurent du transport de passagers. Nombre de ces navires effectue du transport côtier pour les touristes ou des liaisons vers les îles.

Parmi les 42 entreprises hors navires à utilisation commerciale (NUC)* qui exploitent ces navires, 40 ont leur siège social dans l'interrégion. 60 % de ces compagnies ne disposent que d'un ou de deux navires.

64 % des navires sont en métal, 18 % en bois et 18 % en matériaux composites.

Le millésime moyen des navires est l'année 1992.

En excluant la Brittany Ferries, la capacité d'accueil moyenne est de 167 passagers (81 pour les entreprises qui disposent d'un ou deux navires).

L'effectif moyen par navire (hors Brittany Ferries) est de 3,43 marins. Pour la Brittany Ferries, l'effectif moyen est de 132 marins.

Avec un effectif global moyen s'établissant à 2 289 marins en haute saison (pour un total de 3 185 employés) et 1 697 en basse saison (2 509 employés en tout), la Brittany Ferries reste le premier employeur de marins français.

Source : DIRM NAMO 2016

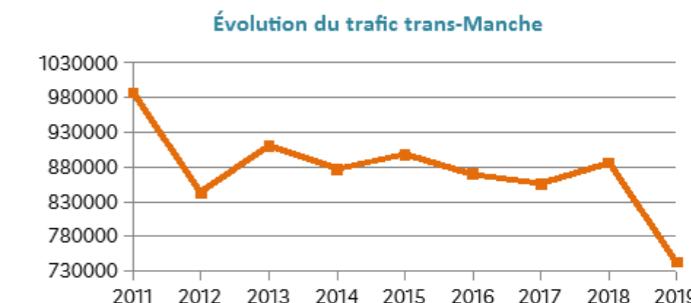
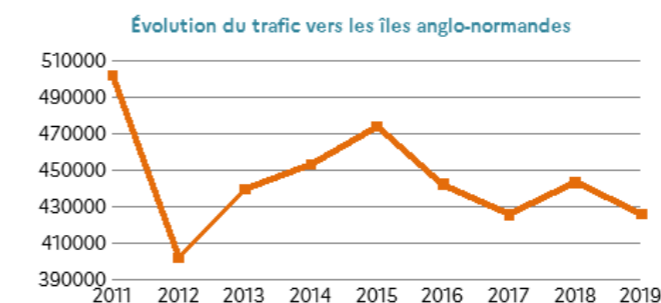
2,5 à 3 millions de passagers par an pour les îles du Ponant*

2,5 à 3 millions de passagers transitent annuellement entre le continent et les îles du Ponant* (Bréhat, Batz, Molène, Ouessant, Sein, Les Glénan, Groix, Arz, Île aux Moines, Belle-Île-en-mer,

Houat, Hoëdic, Yeu).

425 886 passagers sont comptabilisés dans le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes.

Environ 743 035 passagers pour le trafic Transmanche (liaison avec Saint-Malo et Roscoff). Ce trafic a connu un net tassement en 2019, probablement dû au projet de Brexit.



Un trafic côtier touristique omniprésent tout au long de la façade

La promenade en mer est très présente sur la façade interrégionale.

Ce secteur compte les navires professionnels de transport maritime de passagers, mais également plusieurs navires armés sous le régime des NUC, navires à utilisation commerciale* (cf page 31).

Le pescatourisme* reste une

activité embryonnaire et expérimentale qui se heurte aux contraintes réglementaires et au surcroît d'activité qu'elle génère à bord. La façade bénéficie néanmoins d'un fort potentiel. L'AGLIA (Association du grand littoral atlantique) estimait à 44 le nombre de professionnels qui s'étaient diversifiés depuis 2017 (dont 86 % de conchyliculteurs). Ces professionnels peuvent pro-

poser des embarquements à bord d'un navire aquacole ou de pêche, dans le but de faire découvrir le métier de conchyliculteur ou de pêcheur et le milieu marin.

Le pescatourisme représente également un complément de ressources financières pour les entreprises concernées

Source : AGLIA Pescatlantique, 01/2018

Plus de 100 000 croisiéristes en 2019 pour 46 escales

Mouillage du paquebot Insignia dans l'estuaire de la Rance, 2010
Photo Daniel Coutelier / Terra



Les grands ports de commerce de l'interrégion accueillent également régulièrement des paquebots de croisière. C'est le cas aussi pour certaines îles ou d'autres ports d'une façon beaucoup moins régulière.

Les dizaines de paquebots qui font escale dans les ports de l'interrégion (essentiellement à Saint-Malo, Roscoff, Brest, Lorient, Concarneau, Douarnenez, Nantes Saint-Nazaire), drainent plusieurs dizaines de milliers de touristes, en moyenne pour une journée.

101 886 passagers sont comptabilisés en entrées et en sorties dans les ports de l'interrégion.

Ce nombre global croît d'année en année.

La taille des paquebots augmente également, avec une tendance à la massification.

En majorité américaine ou européenne, cette clientèle est

constituée souvent de couples âgés et aisés. 95 % sont des primo visiteurs dans la ville d'escale.

Source : Tourisme Bretagne

Une partie des passagers effectue des excursions à terre ou visite leur port d'escale.

Les retombées des escales ne sont pas négligeables : un croisiériste dépense trois fois plus qu'un touriste classique.

Une démarche proactive est menée pour attirer les compagnies et les croisiéristes.

Néanmoins, le développement de cette activité connaît différents freins : dimensionnement des quais et autres équipements non adaptés aux paquebots géants, nécessité pour le service d'accueil à terre de traiter des milliers de passagers en quelques heures, conséquences sur l'environnement.

Évolution du nombre de croisiéristes accueillis dans l'interrégion

