

TRANSPORT MARITIME

L'interrégion dispose de nombreux ports aux activités diversifiées, bien ancrés dans leurs territoires. Quelques-uns des grands armements français ont leur siège dans l'interrégion : Brittany ferries, GENAVIR, Penn-ar-bed, deux filiales d'Euronav, Compagnie Océane, Compagnie maritime nantaise, Finist'mer, V.Ships France.

Les réflexions visent à positionner, face au Brexit, les ports bretons dans le cadre des échanges avec l'Irlande et le Royaume-Uni

et à inventer une nouvelle gouvernance au port de Nantes Saint-Nazaire pour développer sa compétitivité et son positionnement dans le monde économique local et international.

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,

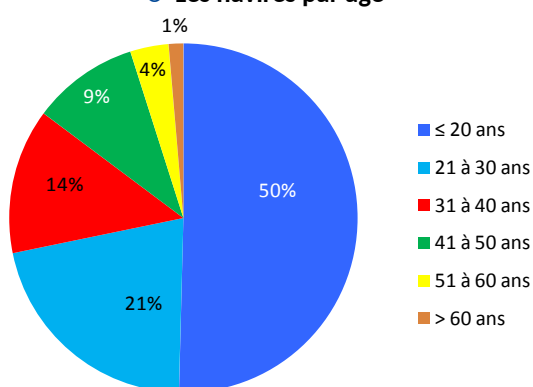
connaissances, approvisionnement du navire et de l'expédition, préparation de l'escale, assistance du navire pendant l'escale, gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise, réception des actes judiciaires ou extra judiciaires, etc.). Ils peuvent assurer les missions du consignataire (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.).

365 navires de commerce immatriculés dans l'interrégion

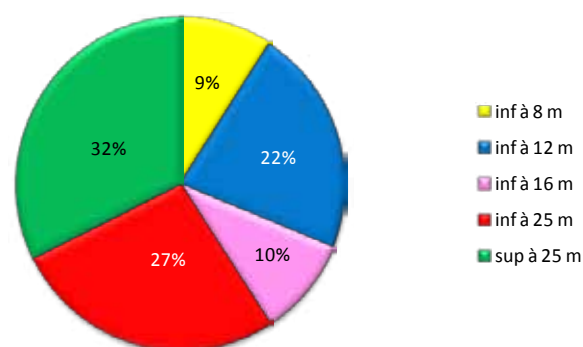
Pilotage*	Remorquage*	Navigation côtière*	Cabotage national*	Cabotage international*	Long cours*	Lamanage* navigation côtière	TOTAL
18	27	261	25	11	2	21	365

Navires actifs au moins un jour en 2018 ; cela ne préjuge pas de l'activité réelle des navires
Source : DIGITM/DAM/SDSI

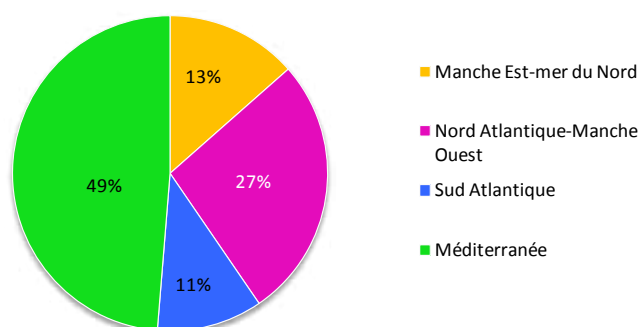
Les navires par âge



Les navires par longueur



La place de l'interrégion



43 % des marins de métropole identifiés dans l'interrégion

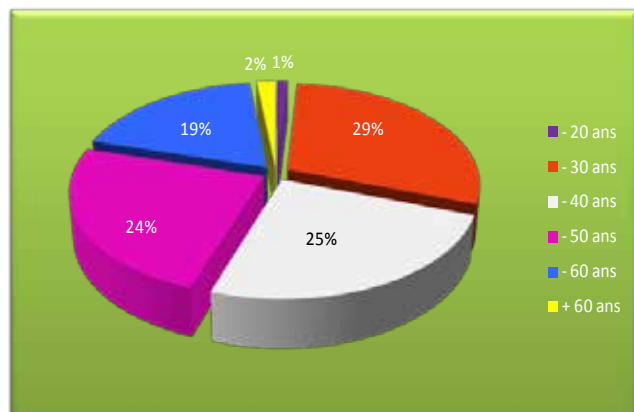
Après un léger fléchissement en 2017, le nombre de marins au commerce identifiés pour l'ensemble de la métropole a légèrement augmenté (+ 6 %). Il baisse de 0,7 % dans l'interrégion.

	-20 ans	-30 ans	-40 ans	-50 ans	-60 ans	+ 60 ans	Total
Pilotage*	7	5	22	54	40	8	136
Remorquage*	14	22	61	122	101	12	332
Navigation côtière*	42	147	239	285	310	78	1 101
Cabotage* national	31	74	109	148	132	11	505
Cabotage* international	40	1 084	913	898	689	67	3 691
Long cours*	0	210	350	270	178	18	1 026
Lamanage*	1	16	32	40	25	5	119
Total	135	1 558	1 726	1 817	1 475	199	6 910

Marins identifiés dans l'interrégion ; cela ne préjuge pas du lieu d'activité réel des marins

Source : DGITM/DAM/SDSI

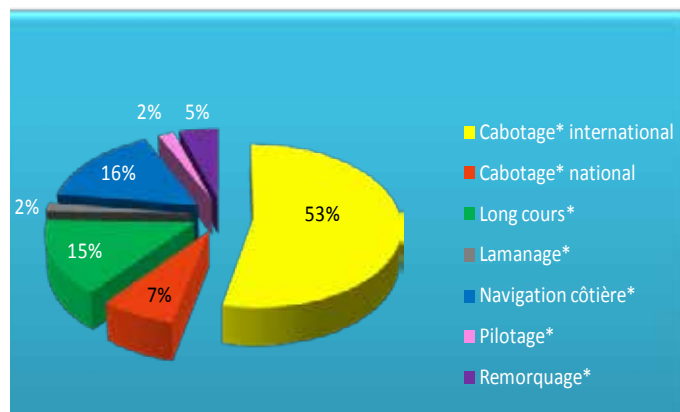
○ Répartition des marins au commerce par âge



La très grande majorité des marins navigue :

- au cabotage* international (53 %),
- en navigation côtière* (16 %),
- au long cours* (15 %).

○ Répartition des marins par genre de navigation



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

La DIRM NAMO détermine l'aptitude à la navigation des gens de mer, enjeu de santé et de sécurité au travail. Les visites à bord des navires à quai et les embarquements ponctuels sont l'occasion de confronter ses connaissances au travail réel des marins.

La DIRM NAMO a participé à l'initiative de l'Institut maritime de prévention (IMP) à la mise en place d'une formation sur la qualité de vie au travail (QVT). Cette formation est destinée aux futurs référents QVT des armements au commerce. Deux sessions ont eu lieu au cours de l'année 2018.



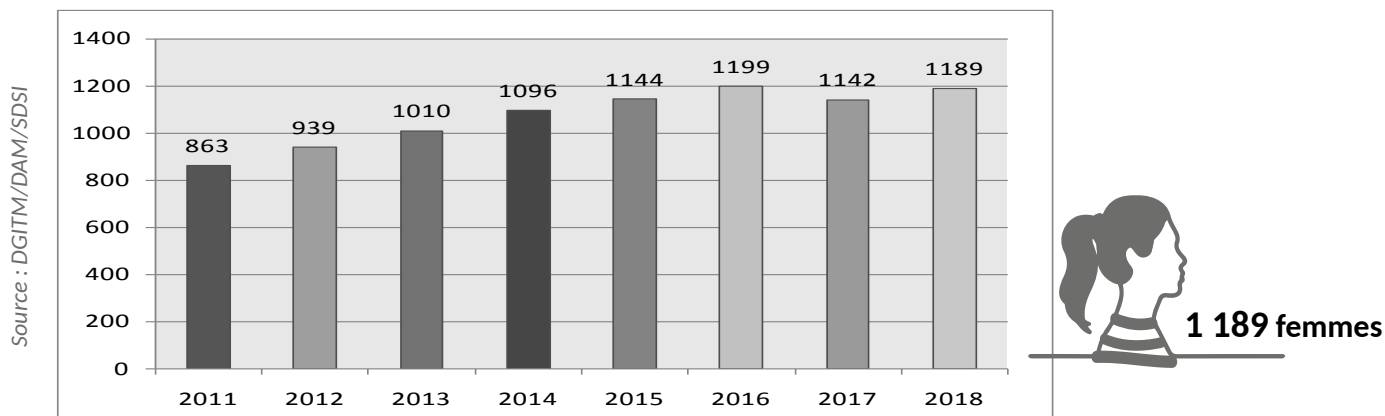
Source : DIRM NAMO

17 % des marins au commerce identifiés dans l'interrégion sont des femmes. Leur nombre a augmenté de

37 % depuis 2011.

76 % d'entre elles sont identifiées dans le Finistère

où se trouve notamment le siège social de Brittany ferries, premier employeur français de marins au commerce.



Le portail « Marin » permet au marin d'accéder directement à ses données personnelles.

Cet outil numérique l'aide à gérer sa situation administrative de façon dématérialisée

(titres, aptitude médicale, lignes des services déclarés).

Une activité en progression

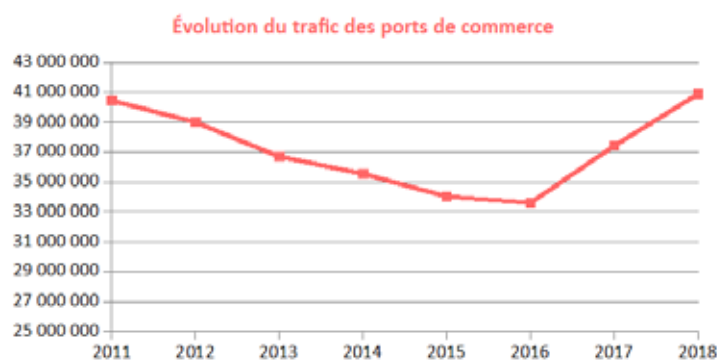
Le tonnage des ports de commerce actifs en 2018 s'établit à près de 41 millions de tonnes. Les quatre premiers de ces ports (Nantes Saint-Nazaire, Brest, Lorient et Saint-Malo) couvrent plus de 95 % du trafic de l'interrégion.

Avec près de 80 % du trafic des ports de l'interrégion (32,5 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. Le port a poursuivi ses investissements pour asseoir son positionnement

comme port de référence de la transition énergétique et écologique (cf page 133).

Les autres principaux ports de trafic de marchandises sont Brest (2,8 MT), Lorient (2,4 MT), Saint-Malo (1,3 MT) et Les Sables d'Olonne (0,9 MT). Ils couvrent environ 20 % du trafic de l'interrégion.

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



L'autoroute de la mer Nantes-Saint-Nazaire / Vigo (Espagne) s'appuie sur une ligne maritime créée en 1976. Elle bénéficie « d'un soutien communautaire (programme Marco Polo) en complément de l'aide des États français et

espagnol. Ces derniers ont signé une convention d'exploitation d'une durée de sept ans avec la société opératrice du service ».

C'est la seule autoroute de la mer actuellement active

après la cessation d'exploitation de la ligne Nantes-Saint-Nazaire / Gijón (Espagne) en 2014 et faute de lancement de la ligne Brest, Liverpool et Leixoes (Portugal) dont la phase d'étude s'est achevée en 2017.

Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire

Le transport de marchandises à la voile est réapparu il y a quelques années sur le littoral de l'interrégion dans le cadre d'une alternative décarbonée. Cette activité de niche, réalisée par de vieux gréements, ne peut transporter que des

quantités limitées. L'entreprise finistérienne Towt a lancé en 2018 un label permettant au consommateur de suivre le trajet d'un produit et d'en connaître le bilan carbone.

Le développement d'éco-voiliers neufs est l'objet de plusieurs projets dans l'interrégion (cf page 40).

Le pilotage* maritime

Sur l'ensemble des sept stations de pilotage de la façade maritime NAMO, l'activité est assurée par 44 pilotes en activité, faisant intervenir une quinzaine de navires dédiés, dont un bateau-pilote (LA

COURONNÉE IV de la station de la Loire basée à Saint-Nazaire). 73 % des pilotes de l'interrégion sont identifiés dans les Pays de la Loire.

Plus de 9 800 mouvements (entrées et sorties de port, déhalages) ont été effectués en 2018. 58 % des mouvements sont effectués par les 31 pilotes identifiés en Loire-Atlantique (53 % en 2017).

Le transport de passagers

131 navires assuraient du transport de passagers en 2016. Nombre de ces navires effectués du transport côtier pour les touristes ou des liaisons vers les îles. Parmi les 42 entreprises hors NUC (navire à utilisation commerciale)⁽¹⁾ qui exploitaient ces navires, 40 avaient leur siège social dans l'interrégion.

60 % de ces compagnies ne disposaient que d'un ou de deux navires. L'effectif moyen par navire (hors Brittany ferries) était de 3,43 marins. Pour la Brittany ferries, l'effectif moyen est de 132 marins. Avec un effectif global moyen de 2 289 marins en haute saison (sur 3 185 employés) et 1 697 en basse saison (2 509 employés en tout), la Brittany ferries reste le premier employeur de marins français.

64 % des navires de l'interrégion étaient en métal, 18 % en bois et 18 % en matériaux composites en 2016. Le millésime moyen de ces navires était 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).

(1) examiné dans le chapitre relatif à la plaisance professionnelle

Source : DIRM NAMO 2016

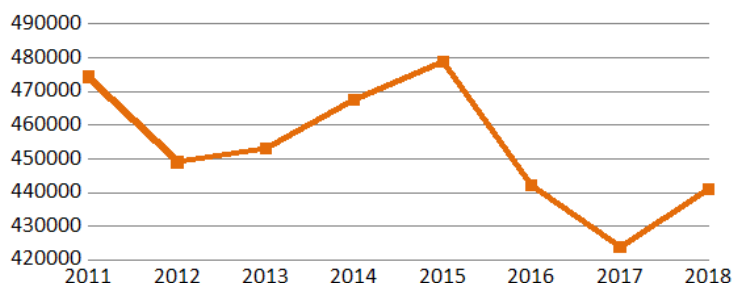
Si l'on exclue le trafic côtier touristique, la desserte des îles du Ponant* des deux régions concerne de 2,5 à 3 millions de passagers par an.

Deux types de liaisons dominent le trafic voyageurs :

La desserte des îles anglo-normandes par la compagnie Condor ferries au départ de Saint-Malo pour 441 083 passagers.

Le trafic trans-Manche (Brittany ferries et Condor ferries) avec environ 893 576 passagers au départ de Saint-Malo et Roscoff.

Évolution du trafic vers les îles anglo-normandes



Évolution du trafic trans-Manche



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, Nantes Saint-Nazaire), drainent plusieurs dizaines de milliers de touristes, en moyenne pour une journée.

75 949 passagers sont comptabilisés en entrées et en sorties dans les ports de l'interrégion en 2018. Ce nombre croît d'année en année. La taille des paquebots accueillis augmente également.

Source : conseil régional Bretagne/ GPM NA-SN

En majorité américaine ou européenne, cette clientèle est constituée principalement de

couples âgés et aisés. 95 % sont des primo visiteurs dans le ville d'escale en Bretagne.

Source : Tourisme Bretagne

Les retombées de ces escales ne sont pas négligeables puisqu'un croisiériste dépense trois fois plus qu'un touriste classique. Une partie des passagers effectue des excursions à terre ou visite leur port d'escale. 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.

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 navires à utilisation commerciale (NUC)*.

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) estime à 44 le nombre de professionnels qui s'est ainsi diversifié (86 % de conchyliculteurs). Ces professionnels peuvent proposer 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.

Source : AGLIA 01/2018