

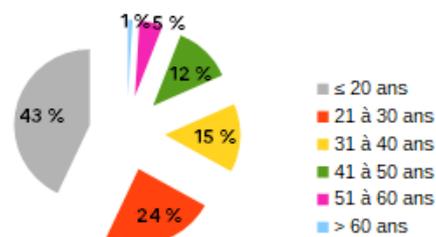
Transport maritime



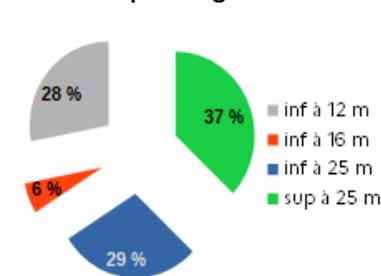
Les entreprises assurant du transport de passagers que ce soit des liaisons côtières, du trafic touristique, les liaisons trans-Manche ou l'accueil des navires de croisières, activités importantes pour les économies locales, ont été particulièrement touchées par la crise sanitaire en 2020. Les mesures de confinement, de fermeture ou de restriction aux frontières et de distanciation physique les ont directement impactées. Le transport de marchandises a été également affecté, mais la baisse est globalement restée à un niveau plus acceptable.

28 % de la flotte de transport française

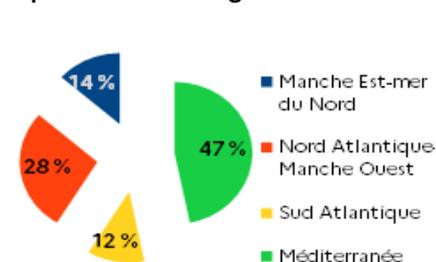
Les navires par âge



Les navires par longueur



Parmi les armements notables, La place de l'interrégion



Brittany Ferries (BAI), dont le siège se trouve à Roscoff exploite 12 navires (dont neuf à passagers) d'une longueur moyenne de 164 mètres.

L'interrégion accueille aussi GENAVIR, Penn-ar-bed, Euronav, Compagnie Océane, Compagnie Maritime Nantaise, Finist'mer, V.Ships France, Yeu continent, etc.

Depuis 2020, les armements font face à la nouvelle réglementation de l'OMI 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 équipée de moteurs fonctionnent dorénavant au GNL. La troisième option qui s'offre

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

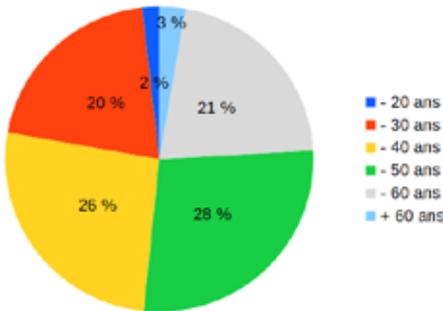
Les 141 navires de transport de passagers⁽²⁾ suivis par les centres de sécurité de la DIRM NAMO (cf page 11) dépendent de 54 armateurs. La majorité (67 %) ne possèdent qu'un ou deux navires (67 %). Parmi ces navires, 55 % sont en métal, 26 % en composite et 11 % en bois. Leur capacité moyenne est de 167 passagers, 13 % ont une capacité inférieure à 50 passagers et 31 % une capacité supérieure à 200. Leur longueur moyenne est de 30 mètres, 23 % mesurent moins de 14 mètres et 35 % plus de 24 mètres. Leur âge moyen est de 24 ans. Il faut cependant noter que certains de ces navires peuvent être affrétés en dehors de l'interrégion, tout comme certains navires affrétés et exploités dans l'interrégion peuvent être immatriculés ailleurs.

Source : DGITM/DAM/SDSI

(1) teneur en soufre autorisée fixée à 0,5 % à partir du 01/01/2020. (2) hors NUC* et BAI.

Pilotage*	Remorquage*	Navigation côtière*	Cabotage* national	Cabotage* international	Long cours*	Lamanage* navigation côtière	TOTAL
15	25	232	24	9	0	16	321

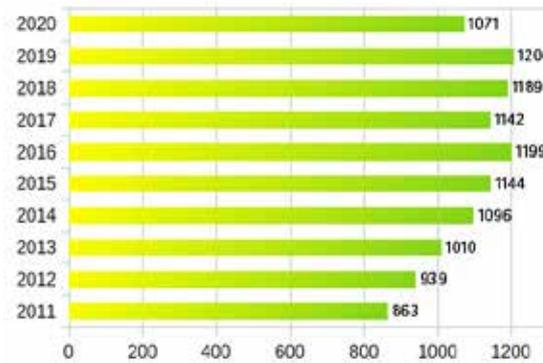
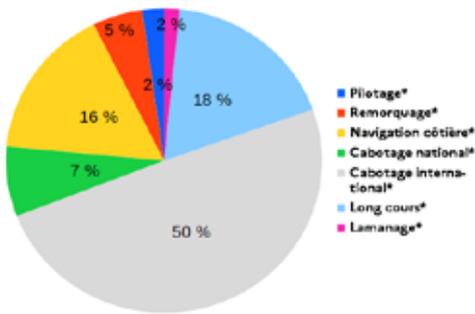
6 470 marins identifiés, 42 % des marins de métropole



La grande majorité des marins navigue

- ⊙ au cabotage* international (50 %),
- ⊙ en navigation côtière* (16 %),
- ⊙ au long cours* (18 %).

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



1 071
femmes
marins au
commerce

Source : DGITM/DAM/SDSI

	- 20 ans	- 30 ans	- 40 ans	- 50 ans	- 60 ans	+ 60 ans	TOTAL
Pilotage*	6	10	25	47	47	8	143
Remorquage*	8	26	63	122	103	10	332
Navigation côtière*	38	152	231	278	287	60	1 046
Cabotage* national	28	58	130	151	109	5	481
Cabotage* international	27	769	830	842	664	72	3 204
Long cours*	8	291	385	307	154	17	1 162
Lamanage* navigation côtière	1	14	31	34	19	3	102
TOTAL	116	1 320	1 695	1 781	1 383	175	6 470

La Brittany Ferries a compté en 2020 un effectif global moyen

de 1 151 marins en haute saison (pour un total de 2 423 em-

ployés) et 1 692 en basse saison (2 579 employés en tout).

La médecine de prévention des marins s'adapte à la Covid-19

Les téléconsultations avant embarquement ont été mises en place au début du confinement, pour les marins embarquant au cabotage international* et au long cours*. Des tests PCR pour les marins avant embarquements ont été organisés précocement :

les premiers tests réalisés en France l'ont été avec le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire pour la drague SAMUEL DE CHAMPLAIN qui devait reprendre en urgence le dragage du chenal d'accès de Saint-Nazaire à Montoir de Bre-

tagne sur la Loire.

4 934 visites médicales de marins au commerce, navigation portuaire inclut ont été réalisées en 2020.

La poursuite du fret permet de contenir en partie la baisse d'activité des ports

Parmi les métiers présents dans les ports :

- ⊙ Les pilotes*. Commissionnés par l'État (préfet de région, DIRM NAMO), ils appuient le capitaine du navire pour l'entrée et la sortie des ports.
- ⊙ Les lamaneurs*. Ils assurent l'amarrage, le déhalage* et le largage des navires. Les services de remor-

quage* assistent les navires lors de leur manœuvres.

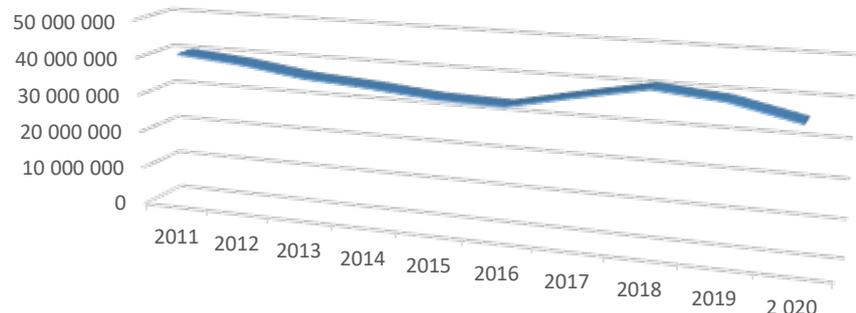
- ⊙ Les agences maritimes. Elles effectuent au nom et pour le compte de l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte, des opérations telles que réception ou livraison des marchandises, connaissements*, approvisionnement et assistance du navire, préparation de l'escale, etc. Elles peuvent assurer les missions du consignataire (négociation et conclusion des contrats, gestion des finances, recherche de fret, etc.).



14 ports de commerce
35 M€ de trafic de marchandise
3 millions de passagers/an pour les îles du Ponant
7 829 mouvements de pilotage maritime

Comme de nombreux secteurs, l'activité portuaire est confrontée à différents défis : compétitivité économique, énergétique, environnemental, numérique.

Évolution du trafic marchandises



Des ports réactifs face à la crise

Côté marchandises, le tonnage global des ports de commerce actifs en 2020 s'établit à 35,5 millions de tonnes, soit une baisse d'environ 10 %.

L'activité « marchandises » des ports de commerce a été maintenue pendant toute l'année 2020, même pendant le confinement du printemps.

Cependant, les ports ont vu leur résultat global baisser. Ils ont été touchés par des mouvements de grève et par le ra-

lentissement d'activité dû à la pandémie, même si son impact est resté plus limité que pour d'autres secteurs.

Brest (2,6 millions de tonnes de trafic en 2020), Lorient (2,5 millions), Les Sables d'Olonne (0,9 million) et Saint-Malo (0,8 million) assurent 19 % du trafic.

Avec 79 % du trafic des ports de l'interrégion (28 millions de tonnes), le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire occupe une place à part.

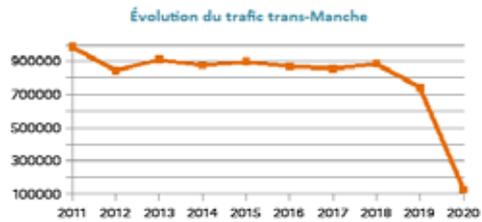
C'est le premier port de la façade atlantique. L'activité portuaire génère 25 300 emplois.

Dans l'ensemble, les entrées de marchandises sont nettement supérieures aux sorties. 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).



37 073 passagers sont comptabilisés en 2020 dans le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes, soit une baisse de 91 % par rapport à 2019.

faire découvrir le métier de conchyliculteur ou de pêcheur et le milieu marin. Le pécaturisme représente un complément de ressources financières pour les entreprises concernées
Source : AGLIA Pescatlantique, 01/20



Avec 125 295 passagers, le trafic Transmanche (liaisons au départ de Saint-Malo et Roscoff) chute de 83 %.

Comme sur l'ensemble du globe, la crise sanitaire a mis un frein brutal à l'accueil de navires de croisière. Seule la compagnie Ponant a fait escale dans différents ports de l'interrégion. Le nombre de croisiéristes est inférieur à 1 000. Ils étaient plus de 100 000 en 2019.



Le trafic avec les îles du Ponant* qui accueillent habituellement 2,5 à 3 millions de passagers (Bréhat, Batz, Molène, Ouessant, Sein, Les Glénan, Groix, Arz, Île aux Moines, Belle-Île-en-mer, Houat, Hoëdic, Yeu) est également orienté à la baisse malgré une saison estivale globalement satisfaisante.

Les dizaines de paquebots qui font escale habituellement 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, souvent pour une journée. Les retombées ne sont pas négligeables : un croisiériste dépense trois fois plus qu'un touriste classique.

Chute vertigineuse pour le trafic passagers

Côté passagers, près de quatre millions de passagers transitent habituellement par les ports de la façade NAMO.

En 2020, le secteur, et notamment les ferries, ont été particulièrement touchés par la crise de la Covid-19 (confinements, mesures de distanciation et limitations de circulation imposées par les États). Les entreprises n'ont pas pu bénéficier des groupes, tours opérateurs et scolaires avant et après la saison estivale et les trésoreries en ressortent affaiblies.

L'arrêt a été total pendant le premier confinement, sauf pour les compagnies de service public pour les besoins de continuité territoriale. Après une reprise d'exploitation très progressive en mai/juin, la saison estivale a limité les pertes avant un nouveau tassement dès septembre.

La promenade en mer très présente sur la façade interrégionale a également été particulièrement impactée par la pandémie. 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 47).

Le pécaturisme* 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'étaient diversifiés en 2017 (dont 86 % de conchyliculteurs). Ces professionnels peuvent proposer des embarquements à bord d'un navire aquacole ou de pêche, dans le but de

7 829 mouvements de pilotage

La DIRM NAMO assure, avec l'appui des DDTM/DML, la tutelle des sept stations de pilotage* présentes au sein des ports de commerce (cinq en Bretagne et deux dans les Pays de la Loire). Ces stations comptent 44 pilotes pour 17 navires.

Parmi les pilotines, LA COURONNÉE IV est basée à Saint-Nazaire. Elle 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 pour le port de Nantes Saint-Nazaire, ou quittent ceux qui en sortent (« zone d'attente »).