

Transport maritime



Sources : DGAMPA/SDNUM ; DDTM/DML ; Région Bretagne ; CCI de Vendée ; GPM Nantes Saint-Nazaire

La direction interrégionale de la mer (DIRM NAMO) agit pour la prévention des risques professionnels maritimes.

Elle encadre le pilotage maritime. Les pilotes maritimes sont commissionnés par l'État (DIRM NAMO au nom des préfets de région) et assurent une mission de service public obligatoire pour la plupart des navires en zone portuaire.

L'essentiel en quelques lignes

- Activité importante pour les économies locales
- Trafic de marchandises international ou côtier, liaisons côtières, trafic touristique, navires de croisière
- Nantes Saint-Nazaire, 1^{er} port de la façade Atlantique
- Majorité de navires en navigation côtière*
- Majorité de marins au cabotage* international
- Desserte de 13 îles du Ponant
- Liaisons trans-Manche à partir de Roscoff et Saint-Malo
- Brittany Ferries, 1^{er} employeur de marins en France



L'Ocean majesty lors de son escale à Brest en juillet 2023.

Cet ancien ferry, transformé en paquebot, mesure 135 mètres. À bord, 371 passagers et 252 membres d'équipage pour une croisière qui a fait d'autres escales dans l'interrégion : Saint-Malo, Lorient, Nantes-Saint-Nazaire.

Le port de Brest a enregistré 23 escales de paquebot et 56 832 croisiéristes.

L'activité de la croisière se porte bien.

L'association internationale des compagnies de croisière (CLIA) annonce un nombre de passagers en 2023, dépassant de plus de 6 % le niveau d'avant-Covid.

14 ports de commerce, des métiers très variés

Parmi les métiers présents dans les ports :

- Les pilotes* assistent et conseillent le capitaine du navire pour l'entrée et la sortie des ports. Les sept stations de pilotage* de l'interrégion ont réalisé 8 203 mouvements de pilotage* de navires en 2023. La DIRM NAMO assure, avec l'appui des DDTM, la tutelle des stations de pilotage présentes au sein de cinq ports de commerce en Bretagne et de deux dans les Pays de la Loire. Ces stations comptent 42 pilotes et 17 pilotines.
- Les lamaneurs*. Ils assurent l'amarrage, le déhalinge* et le largage des navires.
- Les agents maritimes. Ils 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, connaissances*, approvisionnement et assistance du navire, préparation de l'escale, etc. Ils peuvent assurer les missions du consignataire (négociation et conclusion des contrats, gestion des finances, recherche de fret, etc.).
- Les services de remorquage* assistent les navires lors de leurs manœuvres. Ils tractent les navires les moins facilement maniables qui entrent ou sortent des ports.

Un trafic marchandises orienté à la baisse

Avec près de 36 millions de tonnes de marchandises dans les différents ports de l'interrégion, le trafic global baisse d'environ 5 %, malgré une hausse d'activité à Brest.

Le trafic enregistré au port de Nantes Saint-Nazaire recule comme les principaux grands ports maritimes français victimes de la conjoncture, des tensions internationales et d'une année difficile sur le plan social.

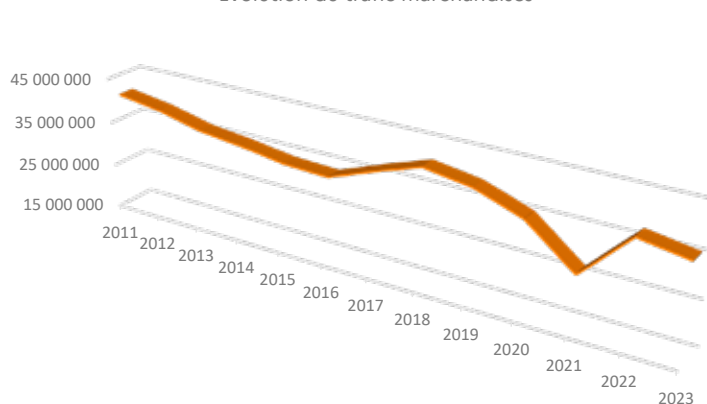


Le grand port maritime Nantes Saint-Nazaire assure 79 % de l'activité de l'interrégion, avec 28,4 millions de tonnes de marchandises. Son trafic représente 12 % du trafic des sept grands ports maritimes métropolitains (cf page 161).

Les ports de Brest, Lorient, Les Sables-d'Olonne et Saint-Malo assurent quant à eux 19 % du trafic global de marchandises dans l'interrégion.

Dans l'ensemble, les entrées sont supérieures aux sorties de marchandises : approvisionnements de produits énergétiques, marchandises en vrac destinés au BTP (ciment, sable) ou à l'agriculture (engrais, alimentation du bétail, etc.).

Évolution du trafic marchandises

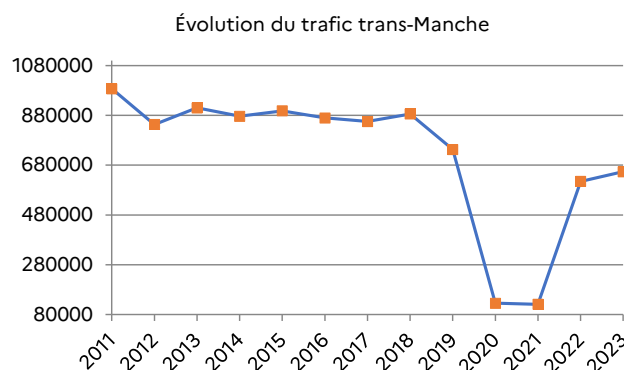


Embellie pour le trafic passagers

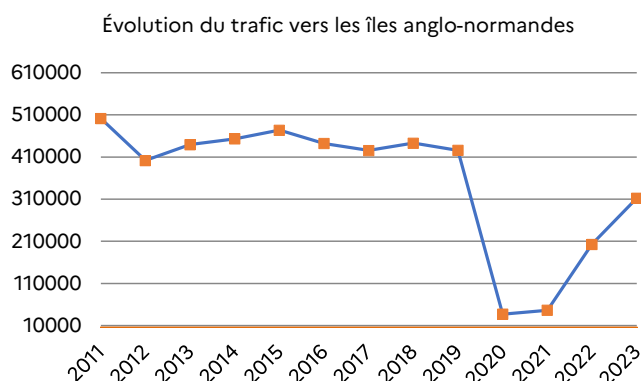
Près de quatre millions de passagers par an transitent habituellement par les ports de la façade NAMO.

L'armement Brittany Ferries, plus gros employeur de marins au commerce en France, avec un effectif moyen de 2 180 marins en haute saison pour un total de 3 112 employés connaît un bon exercice avec un chiffre d'affaires consolidé supérieur à celui d'avant la crise sanitaire, malgré un nombre de passagers inférieur à celui de l'exercice 2018-2019 (cf page 134).

Avec 614 643 passagers, le trafic trans-Manche (liaisons au départ de Saint-Malo et Roscoff vers l'Angleterre et l'Irlande) reste inférieur de 17 % au trafic de 2019, année la plus basse des 10 dernières années (hors période de crise sanitaire).



312 136 passagers sont comptabilisés en 2023 dans le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes, chiffre en hausse de 54 % par rapport à 2022.

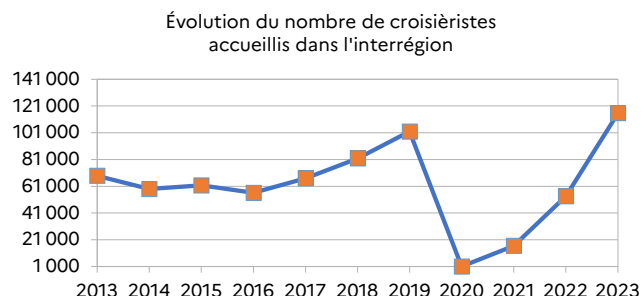


Le trafic avec les îles du Ponant* concerne habituellement 2,5 à 3 millions de passagers (Bréhat, Batz, Molène, Ouessant, Sein, Les Glénan, Groix, Arz, Île aux Moines, Belle-Île-en-mer, Houat, Hoëdic, Yeu).

La promenade en mer, très présente sur la façade maritime a globalement bénéficié d'une bonne saison estivale, malgré les difficultés de recrutement et le cours élevé du carburant. 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*.

Le pécaturisme* représente un complément de ressources financières pour certaines entreprises de pêche et conchylicoles. Il se heurte aux contraintes réglementaires et au surcroît d'activité généré à bord. La façade bénéficie néanmoins d'un fort potentiel. Les professionnels peuvent proposer des embarquements à bord d'un navire professionnel, dans le but de faire découvrir le métier de conchyliculteur ou de pêcheur et le milieu marin.

95 escales de paquebots avec un peu plus de 115 600 entrées et sorties de passagers (soit environ 58 000 personnes) sont recensées dans les ports. D'autres escales ont lieu en dehors des ports, les paquebots restant au mouillage, comme par exemple au large de Belle-Île-en-mer. Si la présence des paquebots est parfois décriée pour leur impact sur l'environnement, l'effet sur le chiffre d'affaires des commerces locaux n'est pas négligeable. Face aux polémiques et aux contraintes environnementales, les armateurs investissent de plus en plus dans des navires plus propres. L'investissement prévu dans les ports pour mettre en place des branchements électriques à quai permettront aux paquebots d'arrêter leur moteur, réduisant ainsi le rejet de polluants et de CO2 en ville.



24 % des navires de transport de métropole

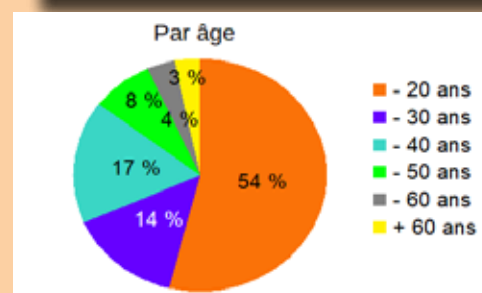
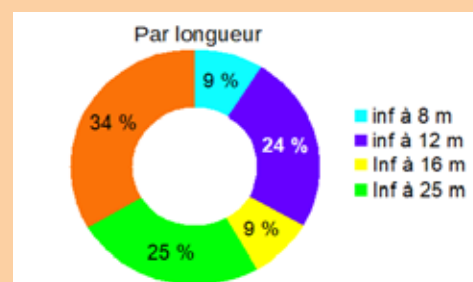
Avec 280 navires de transport, l'interrégion Nord Atlantique-Manche Ouest se situe au 2^e rang après la Méditerranée (55 % des navires de métropole) et avant Sud-Atlantique (13 %).

Parmi les armements importants de l'interrégion figurent Brittany Ferries, Genavir, Penn Ar Bed, Euro-nav, Compagnie Océane, Compagnie Maritime Nantaise, Finist'mer, V.Ships France, Yeu continent.

Au sein de l'interrégion, la majorité (67 %) des armateurs ne possèdent qu'un ou deux navires. 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 26 mètres, 36 % mesurent moins de 14 mètres et 35 % plus de 25 mètres. L'âge moyen de cette flotte est de 23 ans. Il faut 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 : DIRM NAMO 2020

Les navires immatriculés au commerce dans l'interrégion



34 % des marins⁽¹⁾ de métropole

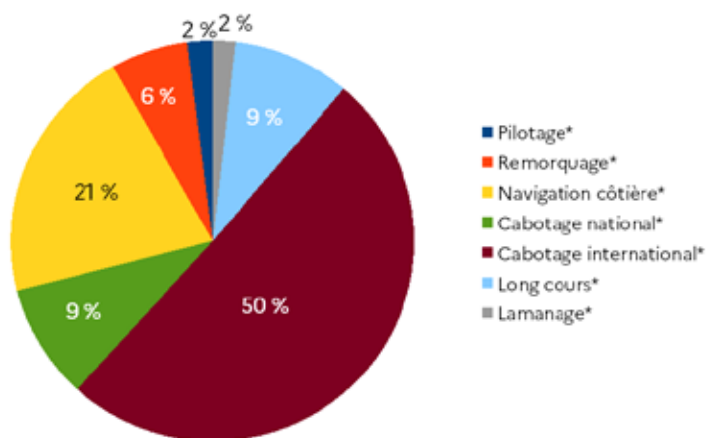


(1) Statistiques emplois déclarés en fonction du quartier* d'armement du navire.

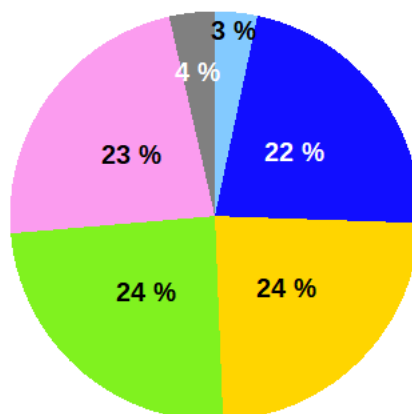
Source : DGAMPA/SDNUM, à partir des déclarations sociales nominatives des armements 2023

5 539 emplois de marins sont déclarés par les armements de l'interrégion⁽²⁾ soit 6,5 % de plus qu'en 2022.

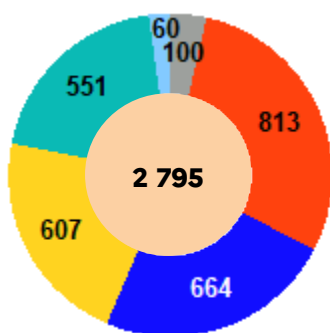
Certains emplois traditionnellement non marins (hôtesses, personnel d'entretien, etc.) sont occupés par des personnels identifiés comme marins.



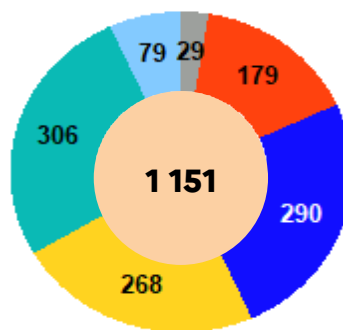
■ - 20 ans ■ - 30 ans ■ - 40 ans
■ - 50 ans ■ - 60 ans ■ + 60 ans



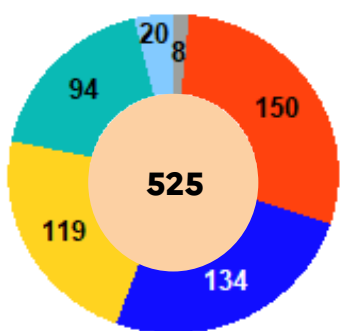
- de 20 ans
- de 30 ans
- de 40 ans
- de 50 ans
- de 60 ans
+ de 60 ans



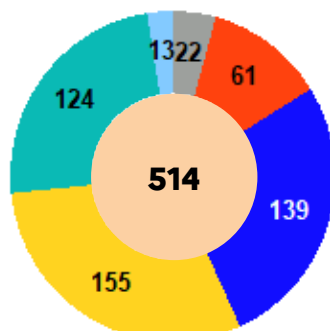
Cabotage international*



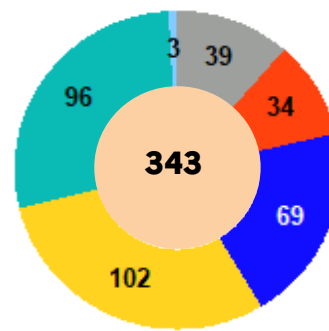
Navigation côtière*



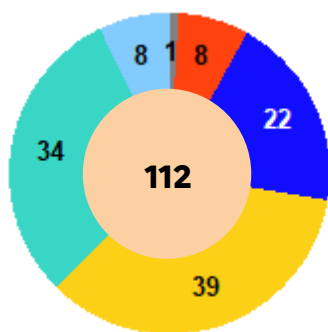
Long cours*



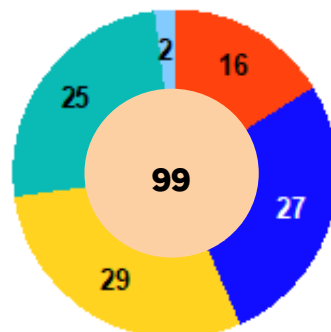
Cabotage national*



Remorquage*



Pilotage*



Lamanage*

Statistiques emplois déclarés en fonction du quartier* d'armement du navire.

Source : DGAMPA/SDNUM, à partir des déclarations sociales nominatives des armements 2023

Source : DGAMPA/SDNUM, à partir des déclarations sociales nominatives des armements 2023

