

Transport maritime

La DIRM NAMO agit pour la prévention des risques et encadre le pilotage maritime

Prévention des risques et formation des marins, contrôle de sécurité des navires, sécurité de la navigation ⁽¹⁾

Sept stations de pilotage sous la tutelle de la DIRM NAMO

L'essentiel en quelques mots

- Une activité importante pour les économies locales
- Trafic marchandises international ou côtier, liaisons côtières, trafic touristique, liaisons trans-Manche, navires de croisière
- Nantes Saint-Nazaire, 1^{er} port de la façade Atlantique
- Une majorité de navires en navigation côtière*
- Une 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

Chiffres clés de l'interrégion

399 navires, 30 % de la flotte de métropole
5 940 marins, 40 % des marins de métropole
14 ports de commerce
27 millions de tonnes de marchandises
8 000 mouvements de pilotage en moyenne / an
4 millions de passagers (hors période de covid-19)



La Couronnée IV, pilotine de la station de pilotage de Saint-Nazaire. Elle sert de base avancée et stationne en permanence à 12 milles au large, au point (zone d'attente) où les pilotes prennent en charge les navires montant en Loire pour le port de Nantes Saint-Nazaire ou quittant le port.

Actualités 2021

Le trafic du grand port maritime Nantes Saint-Nazaire fléchit et tombe sous la barre des 20 millions de tonnes (cf page 146).

La Commission européenne a validé l'inscription du port de Brest-Roscoff au réseau central RTE-T, le réseau transeuropéen de transport (cf page 121).

Le trafic global de marchandises dans l'interrégion est orienté à la baisse. Néanmoins, le résultat est nuancé selon les ports.

Le trafic de passagers reste toujours très perturbé par la crise sanitaire.

(1) voir chapitres dédiés pages 61 et 65

399 navires de commerce⁽¹⁾, 30 % de la flotte de métropole

L'interrégion se situe au 2^{ème} rang après la Méditerranée (45 %) et avant Sud-Atlantique (13 %).

Parmi les armements importants de l'interrégion (cf pages 119, 133, 144 et 158) : Brittany Ferries, Genavir, Penn Ar Bed, Euronav, Compagnie Océane, Compagnie Maritime Nantaise, Finist'mer, V.Ships France, Yeu continent.

La plupart des navires de l'interrégion sont équipés de scrubbers pour réduire leurs émissions de soufre. Le principe de fonctionnement de ces dispositifs d'épuration des gaz d'échappement repose sur le lavage à l'eau des gaz d'échappement.

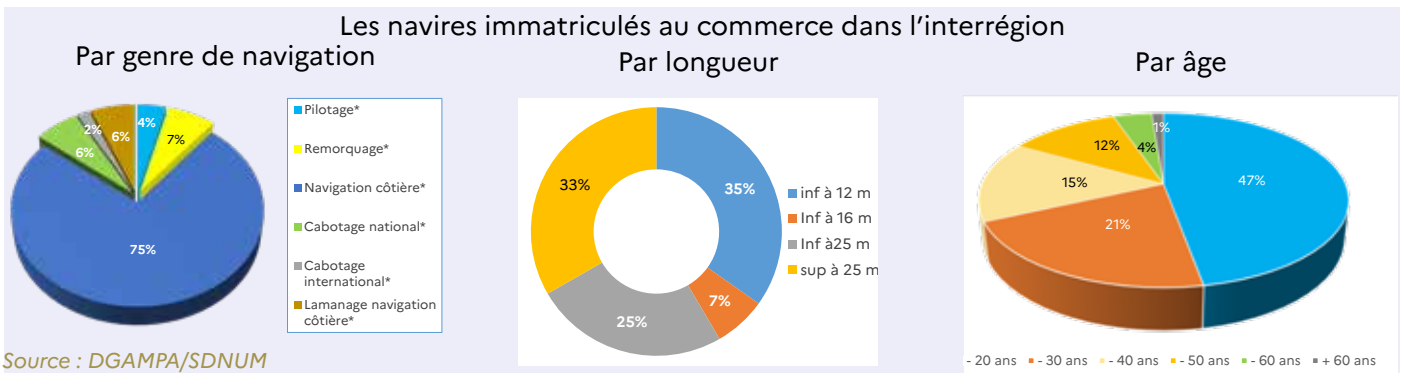
Pour d'autres navires, le choix s'est porté sur un changement de carburant et notamment le recours au gaz naturel liquéfié (GNL). Cela concerne essentiellement des projets de construction, mais il faut noter le cas de la drague aspiratrice Samuel de Champlain construite en 2001, dont le site d'exploitation habituel en NAMO est l'estuaire de la Loire et équipée de moteurs fonctionnant au GNL.

Parmi les armements ayant opté récemment pour le GNL, figure Brittany Ferries (cf page 119).

Le moteur électrique peut être une option pour le transport côtier. Les réflexions pour des navires fonctionnant à hydrogène se multiplient aussi.

Les centres de sécurité (cf page 62) de la DIRM NAMO ont suivi environ 140 navires de transport de passagers⁽²⁾ en 2021 dépendant de 54 armateurs.

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 30 mètres, 23 % mesurent moins de 14 mètres et 35 % plus de 24 mètres. L'âge moyen de cette flottille est de 24 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.

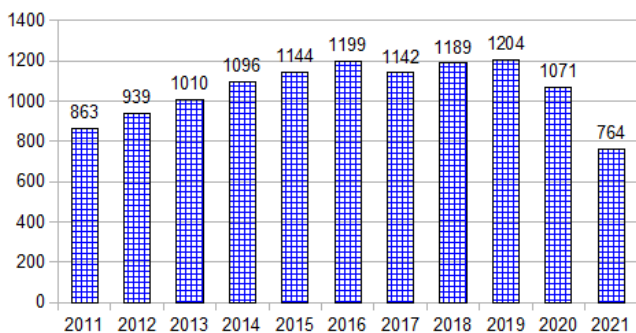


5 940 marins identifiés, 40 % des marins de métropole

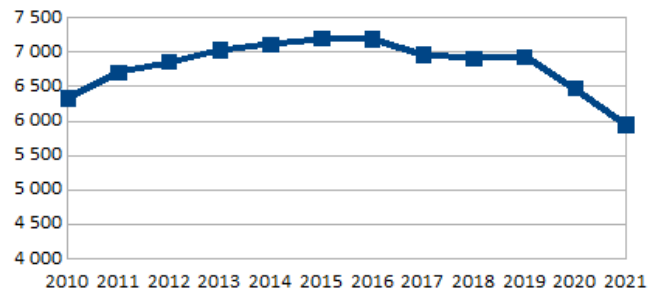
Les marins identifiés naviguent pour :

- 44 % au cabotage international*
- 20 % en navigation côtière*
- 20 % au long cours*

13 % de ces marins sont des femmes.



Évolution du nombre de marins au commerce

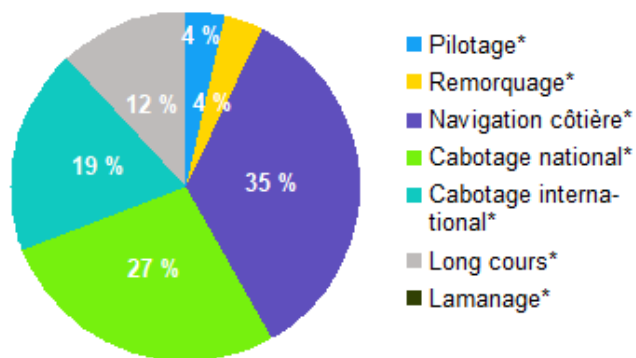


Certains emplois traditionnellement non marins (hôtesses, personnel d'entretien, etc.) sont occupés par des personnels identifiés comme marins.

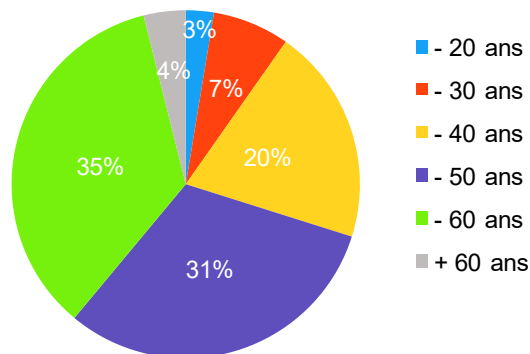
(1) Navires actifs au moins un jour en 2021, cela ne préjuge pas de l'activité réelle des navires. (2) Hors NUC* et BAI.

Les marins identifiés au commerce dans l'interrégion

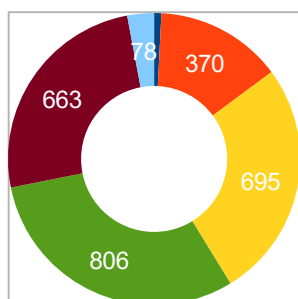
Par genre de navigation



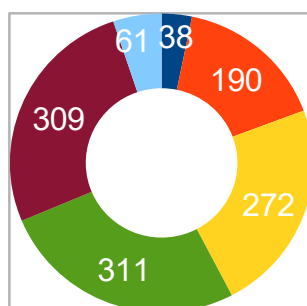
Par âge



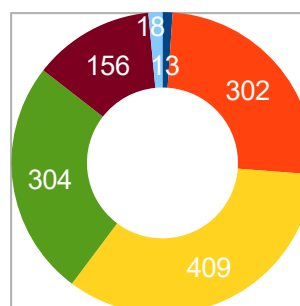
Cabotage international*



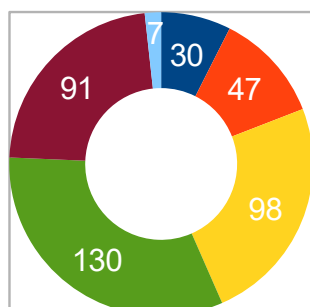
Navigation côtière*



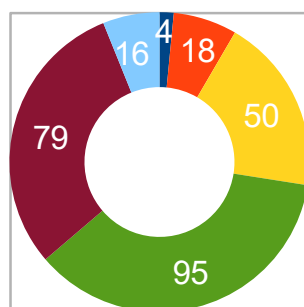
Long cours*



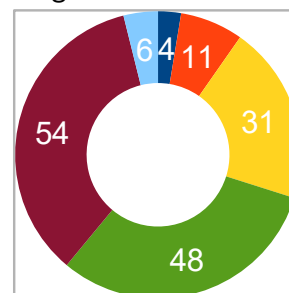
Cabotage national*



Remorquage*



Pilotage*



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

Marins actifs identifiés dans l'interrégion, cela ne préjuge pas du lieu d'activité réel des marins.
Source : DGAMPA/SDNUM

14 ports de commerce, des métiers très variés

Parmi les métiers présents dans les ports :

- Les pilotes*. Commissionnés par l'État (DIRM NAMO au nom des préfets de région), ils appuient le capitaine du navire pour l'entrée et la sortie des ports.
- Les lamanes*. Ils assurent l'amarrage, le déhalinge* et le largage des navires.
- Les services de remorquage* assistent les navires lors de leur manœuvres. Ils tractent les navires les moins facilement maniables qui entrent ou sortent des ports.

- 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.).

Comme de nombreux secteurs, l'activité portuaire est confrontée à différents défis économiques, énergétiques, environnementaux et numériques.



Les sept stations de pilotage* de l'interrégion ont réalisé 7 570 mouvements de pilotage* de navires en 2021.

La DIRM NAMO assure, avec l'appui des DDTM/DML,

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 44 pilotes et 17 pilotines.

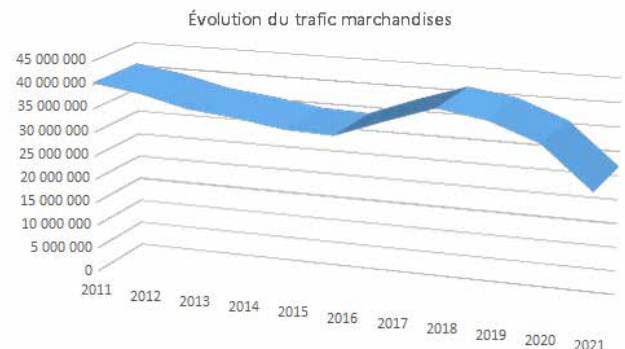
Trafic marchandises : des résultats inégaux en 2021

Avec près de 27 millions de tonnes de marchandises qui ont transité par les différents ports de l'interrégion, le trafic global est orienté à la baisse (-24 %).

Brest, Lorient, Les Sables d'Olonne et Saint-Malo assurent 27 % du trafic global de marchandises. Ces ports ont un trafic qui augmente au contraire du grand port maritime Nantes Saint-Nazaire.

Ce dernier assure 71 % du trafic (79 % en 2020). Son trafic représente 8 % du trafic des sept grands ports maritimes métropolitains (12 % en 2020).

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.).

Trafic passagers : une crise durable

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

Mais en 2021, comme en 2020, le secteur, notamment celui des ferries et des croisières, a été touché par la crise sanitaire (confinement, mesures de distanciation et limitations de circulation imposées par les États). Les groupes, tours opérateurs et voyages scolaires voyageant avant et après la saison estivale ont fait défaut. Les trésoreries restent affaiblies.

L'armement Brittany Ferries, plus gros employeur de marins au commerce en France avec un effectif moyen de 1 151 marins en haute saison pour un total de 2 423 employés, est particulièrement touché (cf page 119).

La promenade en mer, très présente sur la façade maritime interrégionale et également impactée par la pandémie, a globalement bénéficié d'une bonne

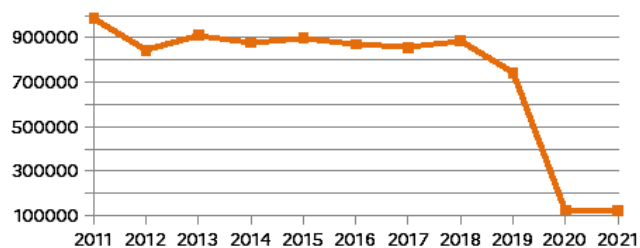
saison estivale. Ce secteur compte les navires professionnels de transport maritime de passagers, mais également plusieurs navires armés sous le régime des NUC, navires à utilisation commerciale* (cf page 60).

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 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, 01/2020

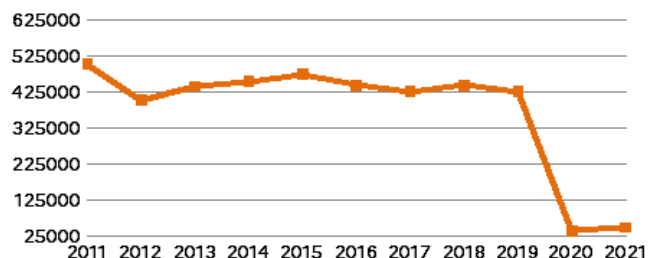
Avec 120 835 passagers, le trafic Trans-Manche (liaisons au départ de Saint-Malo et Roscoff vers l'Angleterre et l'Irlande) reste au plus bas.

Évolution du trafic trans-Manche



46 562 passagers sont comptabilisés en 2021 dans le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes, soit une hausse de 26 % par rapport à 2020.

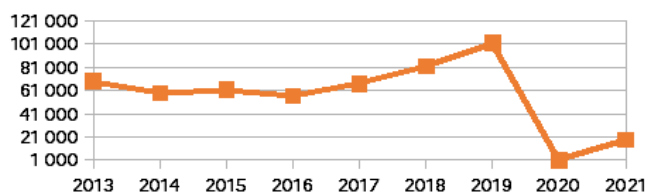
Évolution du trafic vers les îles anglo-normandes



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 resté tendu avec la crise sanitaire.

27 escales de paquebots avec un peu plus de 16 000 passagers (entrées + sorties) sont recensées en 2021. C'est six fois moins qu'en 2019 (plus de 100 000 croisiéristes) mais 20 fois plus qu'en 2020. Le secteur reste très perturbé par la crise sanitaire, même si au niveau mondial une partie de la flotte a retrouvé une activité mais avec des capacités d'accueil restreintes.

Évolution du nombre de croisiéristes accueillis dans l'interrégion



Porte-conteneurs vu du patrouilleur des affaires maritimes Thémis